

Ger
2172
10.6
HARVARD
UNIVERSITY
LIBRARY

# Versuch

## eines Beitrages

zur

# Eisenbahn-Gesetzgebung.

Von

L. Camphausen.

Köln, 1838.
Druck und Verlag von M. DuMont-Schauberg.

Die Eisenbahnen, berufen, in einem glücklichen Ringen mit Raum und Zeit die Dauer des Lebens zu verlängern, seine Genüsse zu erhöhen, hatten das seltene Loos, dieselbe Schnelligkeit der Bewegung, welche sie bei Beförderung von Personen und Sachen vermitteln sollen, für ihre Entstehung und Verbreitung anzunehmen.

Nachdem eine wilde, regellose Zeit mit dem Untergange römischer Bildung den Verfall der von dem erobernden Volke zur Unterjochung der Nationen erbauten Heerstraßen herbeigeführt hatte, blieben eine Reihe von Jahrhunderten hindurch die Communications-Mittel der europäischen Staaten in dem dürftigsten Zustande, und erst seit etwa neunzig Jahren nahm die Verbesserung und Vermehrung der Straßen den rascheren Gang, welcher zu der heutigen Höhe geführt hat. In Vergleichung zu diesem mäßigen Fortschreiten streben die neuen Straßen mit Sturmeseile, die ihnen vorbehaltene hohe Stellung in der Verkehrswelt einzunehmen. Noch vor acht Jahren waren die Eisenbahnen in dem Sinne, den spätere Erfahrungen festgestellt haben, unbekannt; in den Herbst des Jahres 1830 fällt der Tag ihrer Geburt. Bis dahin dienten einzelne Schienenwege in Frankreich, England und Nordamerica zu einer erleichterten Verbindung von Bergwerken mit Flüssen oder Meeresküsten,

zum Transport von rohem Material, und in einem einzigen Falle, zwischen Darlington und Stockton, zugleich zur Beförderung von Reisenden mit Pferden. Allein die im September 1830 eröffnete Eisenbahn von Liverpool nach Manchester war die erste ihrer Gattung, die erste, welche sich die Kraft des Dampfes zur Beförderung von Personen und Waaren in einer früher nicht geahnten Geschwindigkeit dienstbar machte, und für den Maßstab, in welchem sie binnen wenigen Jahren Nachfolge gefunden, hat die Geschichte ein zweites Beispiel nicht aufzuweisen. Nordamerica, der Jüngling unter den Staaten, muthig und leichtsinnig, rasch zum Erzeugen, rasch zum Verzehren, zählt bereits seine Eisenbahnen nicht nach Hunderten, sondern nach Tausenden von Meilen. Das englische Parlament, den größeren Theil der in der Sitzung von 1837 beantragten Eisenbahn-Anlagen beseitigend, hat dennoch in dieser einen Sitzung Concessionen für eine Gesammtlänge von 471 englischen Meilen ertheilt. Frankreich, lange zögernd und nur für Einzel-Strecken Privat-Unternehmungen gestattend, beschäftigt sich jetzt ernstlich mit umfassenden, alle Theile des großen Reiches berührenden Planen. Belgien hat, wie der Minister Nothomb in einem Berichte an die Kammern sich glücklich ausdrückte, die Nachbarvölker zu einer friedlichen Zusammenkunft an den Gränzen des Landes eingeladen und wird binnen wenigen Jahren, des lohnenden Besitzes froh, dem Ringen der Nachbarn nach gleichem Erwerbe genießend zuschauen. Deutschland hat einige Meilen Eisenbahnen fahrbar, viele in Arbeit, eine große Zahl dem Beginne nahe, eine viel größere in Vorschlag, und würde, wenn alle Projecte zur Ausführung kämen, selbst England überflügeln. Der Gegenstand ist mit nordamericanischem Feuer aufgegriffen worden und bedarf der deutschen Ausdauer, um zur Reife zu gelangen.

In dieser ungemein raschen Ausbreitung des neuen Systems liegt für die gesetzgebenden Gewalten eine so gewichtige An-

mahnung zur Besonnenheit und Umsicht, daß die in mehren deutschen Ländern wahrzunehmende Zurückhaltung in Feststellung der Verhältnisse der Eisenbahnen zum Staate dadurch zum Theil gerechtfertigt erscheint. Geschriebene Gesetze, in so fern sie sich nicht darauf beschränken, bestehenden Gewohnheitsrechten Dauer zu geben, sind als ein Ergebniß des Bedürfnisses oder der Nothwendigkeit zu betrachten; sie sind heilbringend oder schädlich, je nachdem Bedürfniß und Nothwendigkeit richtig oder falsch aufgefaßt und beurtheilt waren. Die Folge jedes neuen Gesetzes ist beinahe unausbleiblich die Erschaffung eines neuen Zustandes, der jedoch keine vereinzelte Stellung beibehalten kann, sondern sich schneller oder langsamer mit den übrigen gesellschaftlichen Zuständen vereinigen und verzweigen muß. Erfolgt nun die Erkenntniß, daß die Nothwendigkeit eines Gesetzes nicht vorhanden, sein Bedürfniß nicht richtig aufgefaßt, daher seine Wirkung falsch berechnet war, in einer Zeit, wo der neugeschaffene Zustand sich bereits mit den vorhandenen verschmolzen: so ist es nicht mehr möglich, den vorigen herzustellen, so kann das schädliche Gesetz nicht mehr zurückgenommen werden, ohne neuen Schaden zu stiften. Daher die ungemeine Schwierigkeit, an die Stelle verjährter, schlechter Gesetze neue zu bringen, ohne Wunden zu schlagen; daher in den Staatenkörpern die Anhäufung so mancher unheilbaren Gebrechen; daher die folgenschwere Wichtigkeit des Schrittes, wodurch eine ganz neue, bisher nicht vorhandene Institution unter den Schutz des Gesetzes gestellt, von den Schranken des Gesetzes umgeben werden soll, und diese Wichtigkeit tritt verstärkt hervor, wenn das Neue nicht als unbedeutendes Saatkorn erscheint, dessen Früchte im Voraus zu erkennen, dem menschlichen Geiste versagt ist, sondern als ein kräftiger Stamm, mit deutlich ausgeprägtem Bilde, der in wachsender Größe und Ausdehnung seine wesentlichen Eigenthümlichkeiten nicht mehr verlieren wird. Zugleich aber ist das Geschäft des Gesetzgebers er-

leichtert, wenn es ihm gestattet wird, sein Gebäude auf einem freien, nicht durch alte Ruinen verdüsterten oder beschränkten Felde zu errichten; wenn er aufbauen kann, ohne zu zerstören.

Das Bedürfniß, die Nothwendigkeit, den Eisenbahnen ein Blatt in den Gesetzbüchern der Staaten einzuräumen, ist nicht zu bestreiten; die Schnelligkeit ihrer Ausbreitung hat die Wichtigkeit der Gesetze erhöht, und der Umstand, daß sie auf ein in den meisten deutschen Ländern völlig unbebautes Feld verpflanzt werden, die richtige Abmessung ihrer gesetzlichen Grundlage erleichtert. Es tritt hinzu, daß die meisten der bisher erbauten Eisenbahnen von Privat=Gesellschaften unternommen wurden, welche die Verzinsung eines anzulegendon Capitals suchten; und indem hiedurch, wenn auch mehr scheinbar, als wirklich, die allgemeinen und besonderen Interessen in Conflict traten, ist in dem, was bis jetzt für die Gesetzgebung über Eisenbahnen in verschiedenen Ländern geschehen, sowohl eine große Verschiedenheit, als mitunter eine gewisse Haltlosigkeit bemerkbar geworden.

Einige der wichtigeren hierbei zu berücksichtigenden Fragen zu prüfen, zu sondern und zu begränzen, das Verhältniß zwischen den Eisenbahnen an sich und dem darin angelegten Capitale oder den Vertretern desselben zu bezeichnen und die Stellung des Staates in Bezug auf beide zu ermitteln, soll nachfolgend versucht und zu diesem Zwecke zuerst über

den öffentlichen Gebrauch der Eisenbahnen,

sodann über

das Eigenthum an denselben

und zuletzt über

die den Eisenbahn=Gesellschaften zu bewilligenden oder vorzuschreibenden Bedingungen im Allgemeinen

gesprochen werden.

---

# Der öffentliche Gebrauch
der
# Eisenbahnen.

Wenn eine Nation von einem unbewohnten Lande Besitz ergreifen und die Bodenfläche unter ihre einzelnen Angehörigen vertheilen wollte, so müßte sie von der Vertheilung den zu Verbindungswegen zwischen allen Angehörigen erforderlichen Flächenraum ausschließen. Es würde derselbe Eigenthum der gesammten Nation bleiben, und wenn er vor Anlage der Wege an Einzelne abgetreten wäre, so würde der Gesammtheit das stillschweigende Recht der Rückerwerbung gegen Entschädigung vorbehalten sein. In diesem einfachen Verhältnisse ist die Grundlage des Rechtes der unfreiwilligen Expropriation zu suchen, welches, ausgeübt von Allen und zum Nutzen Aller gegen Einen, allen Staaten unzweifelhaft zusteht, wenn es auch in den positiven Gesetzen nicht ausgesprochen sein sollte.

Je mehr eine Nation in der gesellschaftlichen Ausbildung vorschreitet, desto kleiner wird der Inhalt derjenigen Bodenfläche, welche nicht in das Eigenthum der Einzelnen übergegangen ist, wogegen in demselben Maße das Bedürfniß neuer Verbindungsmittel sich erhöht und die Gesammtheit häufiger in den Fall bringt, zur Anlage von Land- oder Wasserstraßen das Eigenthum der Einzelnen zu erwerben und in National-Eigenthum zu verwandeln; auch ist in der neueren Zeit der größere

Theil der Straßen auf dem Wege der unfreiwilligen oder freiwilligen Abtretung des Privat-Eigenthums zu ihrer Anlage entstanden.

Nicht immer haben die Staatsverwaltungen selbst die Straßen erbaut oder die dazu erforderliche Bodenfläche erworben. Daß Land- und Wasserstraßen für diejenigen Gegenden, welche sie zunächst berühren, von größerem Werthe und Einflusse sind, als für die entfernteren Landestheile; daß die Staatsverwaltungen es häufig unangemessen oder unmöglich finden, von der Gesammtheit der Unterthanen überhaupt, oder über ein gewisses Maß hinaus, Steuern zur Anlage oder Unterhaltung von Straßen zu erheben; daß die Kosten der Anlage und Unterhaltung einer Straße am natürlichsten und richtigsten von denjenigen getragen werden, welche sie gebrauchen: dies sind die Ursachen, weßhalb außer den von den Staatsverwaltungen selbst unterhaltenen, so genannten Staatsstraßen andere bestehen, welche einzelnen Gemeinden, Bezirken, Provinzen zur Last fallen, mit dem Rechte, für den Gebrauch eine Abgabe zu erheben, oder ohne dasselbe; andere, welche bloß durch Ueberlassung des Rechtes zur Erhebung einer Abgabe für den Gebrauch an Individuen, Corporationen oder Actienvereine entstanden sind.

Frankreich, Preußen und andere deutsche Länder besitzen Gemeindestraßen, Bezirks-, Departemental-, Provincial- und Staatsstraßen, wovon die Gemeinden, die Bezirke oder der Staat die Lasten der Anlage und Unterhaltung tragen. Durch Individuen und Vereine sind in diesen Ländern einige Landstraßen und viele Canäle gebaut, so wie der letzteren ebenfalls mehre, namentlich in Frankreich, durch den Staat angelegt wurden. England hat gar keine Staatsstraßen und nur zwei für Rechnung der Regierung erbaute Canäle; die sämmtlichen übrigen, so ungemein zahlreichen Land- und Wasserwege dieses Reiches werden entweder von Privatvereinen oder von den durchschnittenen Kirch-

spielen unterhalten; die so genannten Schlagbaumstraßen von den Privatvereinen und Kirchspielen gemeinschaftlich. Nordamerica verdankt die Entstehung einer Menge innerer Verbindungswege beinahe ausschließlich der Association Einzelner, an welche sich jedoch häufig der Staat für eine gewisse Summe als Mitglied des Vereins angeschlossen hat. Es ist sonach wahrzunehmen, daß das Privat-Eigenthum zur Anlage einer öffentlichen Straße, je nach der Verschiedenheit der Umstände, erworben wird, durch die Staatsverwaltung, oder für Rechnung einer Provinz, eines Bezirks, einer Gemeinde, einer zu dem besonderen Zwecke gebildeten Corporation, einer Actien-Gesellschaft oder auch eines einzigen Individuums. Namentlich in den letzteren Fällen scheint nur ein Uebergang des Eigenthums von Privatpersonen an eine oder mehre andere Statt zu finden, da die Erwerber zugleich das Recht ausüben, für die Benutzung der Straße eine Abgabe zu erheben.

In welcher Form aber die öffentlichen Straßen eines Landes ins Leben treten mögen, so bleibt doch eine wesentliche Grundbedingung derselben unter allen Formen unverändert.

Wenn die Eigenthümer zweier, vereinzelt und von einander entfernt liegenden Wohnhäuser übereinkommen, ihre Wohnungen durch einen Weg in Verbindung zu setzen, so werden in Folge der Uebereinkunft die Bewohner beider Häuser das Recht haben, den Weg zu gebrauchen; tritt ein dritter Hauseigenthümer hinzu, so wird er das Recht des Gebrauches nicht nur bis zu seinem ersten, sondern auch bis zu seinem zweiten Nachbar fordern, und wenn die Vereinbarung sich auf vier, fünf, sechs oder mehre Eigenthümer ausdehnt, werden stets alle dasselbe Recht in Anspruch nehmen müssen, wie jeder einzelne. Der Weg wird ihr gemeinschaftliches Eigenthum sein, und keinem von ihnen ein einseitiges Verfügungsrecht darüber zustehen. Eben so, wenn zwei, drei oder mehr Ortschaften sich durch einen Weg in Verbindung setzen, muß den Bewohnern der

ersten Ortschaft dasselbe Recht zustehen, wie jenen der zweiten oder dritten, und umgekehrt; und schließt dieser Weg sich an eine größere Straße an, so wird wiederum die Folge sein, daß alle diejenigen, welche die größere Straße gebrauchen dürfen, das Recht, den Ortschaftsweg zu gebrauchen, erwerben und daß umgekehrt allen Bewohnern der Ortschaften der Gebrauch der größeren Straße freisteht.

Die öffentlichen Wege eines bevölkerten Landes nun bilden ein in der Regel und wenigstens nach Einer Richtung hin zusammenhangendes Geäder, welches das ganze Land mit seinen Verzweigungen durchzieht, alle Ortschaften mit einander in Verbindung setzt, und zu dessen Benutzung, so in den nächsten wie in den fernsten Bezirken, jeder Einwohner des Landes berechtigt ist.

Daß, anstatt der Uebereinkunft zwischen Einzelnen, die Staatsregierung einschreitet, ändert das Verhältniß nicht. Die Staatsregierung handelt als Vertreterinn aller Einzelnen und muß so verfahren, wie es das richtig erkannte Interesse Aller erheischt; sie darf nicht etwa eine Straße zur Verbindung von sechs Städten schaffen und einer oder einigen den Gebrauch derselben untersagen; eben so wenig darf sie irgend einen Landestheil von dem Gebrauche irgend eines der öffentlichen Wege ausschließen. Alle sind Allen gemeinschaftlich, gleichviel, durch welche Mittel die Staatsregierung ihre Entstehung veranlaßt hat, gleichviel, ob die zur Anlage erforderliche Bodenfläche durch die Staats-, die Provincial-, die Communal-Verwaltung oder durch einen Einzelnen erworben worden. Erhält in dem letzteren Falle der Einzelne die Berechtigung, jeden die Straße gebrauchenden Staatsbürger einen Zoll entrichten zu lassen, so schließt diese Berechtigung allein nicht die Uebertragung des Eigenthums der Straße in sich, sondern es soll die Gegenleistung sein für die Verwendung eines Capitals, wodurch der Nation der Genuß einer neuen Straße verschafft wird.

Die öffentlichen Wege eines Landes mögen entstehen, indem die erforderliche Bodenfläche aus dem nicht zur Vertheilung gelangten National-Eigenthume entnommen wird, oder indem die Staatsregierung von ihrer Befugniß Gebrauch macht, das bereits vertheilte Eigenthum für die gesammte Nation zu Straßen-Anlagen zwangsweise zurückzuerwerben, oder indem die Staatsregierung diese Befugniß ausübt dadurch, daß sie das Privat-Eigenthum zu öffentlichen Straßen durch Andere zwangsweise erwerben läßt: unter allen Formen bleibt die wesentliche Grundbedingung unverändert, wonach

> jeder Staatsbürger das unbedingte Recht zu dem Gebrauche aller öffentlichen Straßen hat.

Durch die Anwendung eiserner Geleise für die Wagenräder sind die Straßen in neuerer Zeit wesentlich vervollkommnet worden. Die Eisenstraßen, in Deutschland weniger bezeichnend Eisenbahnen genannt, haben mit den Wasserstraßen gemein, daß sie von Fußgängern und Reitern nicht gebraucht werden, und sich zum gleichzeitigen Transport einer großen Masse Waaren und einer großen Anzahl Personen vorzüglich eignen; im Uebrigen unterscheiden sie sich von den Kies- und Steinstraßen hauptsächlich durch die größere Schwierigkeit des Ausweichens der Wagen. Hingegen haben die Vortheile, welche sich ergeben, wenn die Eisengeleise eine möglichst gerade und möglichst horizontale Linie bilden, herbeigeführt, daß man, anstatt dieselben auf die bereits bestehenden Wege zu legen, besondere Straßen dafür erbaut hat.

In allen Ländern, wo Eisenbahnen errichtet wurden, ist als unzweifelhaft angesehen worden, daß sie zu denjenigen Anlagen gehören, wofür die Gesammtheit die Abtretung des Privat-Eigenthums gegen Entschädigung fordern darf, und daß sie in dieser Beziehung wie die übrigen öffentlichen Straßen des Landes zu behandeln seien. Schwankender sind die verschiedenen Regierungen in Bezug auf diejenigen Grundsätze

gewesen, deren Anwendung durch die Aufnahme der Eisenbahnen in das System der öffentlichen Straßen eines Landes bedingt ist.

Der öffentliche Gebrauch der Eisenbahnen ist insbesondere manchen Beschränkungen unterworfen worden, wozu die Natur des neuen Communications-Mittels, wenn nicht den zureichenden Grund, doch die Veranlassung gegeben hat, während zugleich der Umstand, daß die Staatsregierungen, wenn sie Land-, Wasser- oder Eisenstraßen nicht selbst bauen können oder wollen, theilweise auf die von den Unternehmern geforderten oder angebotenen Bedingungen hingewiesen sind, eingewirkt haben mag.

Durch eine Urkunde vom 4. März 1836 hat der Kaiser Ferdinand von Oesterreich dem Wechselhause S. M. von Rothschild oder der von demselben zu substituirenden Actien-Gesellschaft die Berechtigung ertheilt, den zur Anlage einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia nebst mehren Seitenbahnen erforderlichen Grund von den Eigenthümern zwangsweise zu erwerben, ohne dem Publicum irgend ein Recht zu ihrem Gebrauche vorzubehalten. Ein Tarif ist den Unternehmern nicht vorgeschrieben, weder ein Wegegeld noch Transportpreise, selbst nicht die Veröffentlichung der letzteren, so daß die Anlage rein den Charakter eines Privat-Eigenthums erhalten wird, wozu den Einlaß zu verbieten oder gegen einen beliebigen Preis zu gestatten, dem Eigenthümer lediglich überlassen bleibt. Die Unternehmer stehen als Lohnkutscher und Fuhrleute da, welche zu einer Veröffentlichung und Gleichmäßigkeit ihrer Frachten für Personen und Waaren nicht verpflichtet sind. Für sich selbst verzichtet die Staatsverwaltung ausdrücklich auf den Gebrauch der Bahn und behält sich nur vor, Gegenstände zum Transport anweisen zu dürfen, ohne eine höhere Fracht zu bezahlen, als solche für Privatgüter bestimmt sein möchte. Die Anlegung anderer Eisenbahnen in

derselben Richtung ist unter Androhung der Confiscation und einer Geldstrafe von hundert Ducaten untersagt, so daß also der Fall, wo ein oder mehre Eigenthümer auf eigenem Grund und Boden eine Eisenbahn anlegen wollten, strafbar wird; denn die zwangsweise Erwerbung fremden Eigenthums zu solchem Zwecke wäre nur unter Mitwirkung der höchsten Gewalt im Staate möglich und könnte mithin nicht strafbar sein. Das Privilegium ist auf die Dauer von fünfzig Jahren ertheilt, und dem Unternehmer, wenn er sich nach Ablauf derselben zur Fortsetzung melden, und die Unternehmung sich als nützlich bewährt haben sollte, ist verheißen, daß die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen werde, sich zur Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen.

Eine Concession von derselben Ausdehnung ist bis jetzt noch in keinem Lande ertheilt worden, indem selbst die günstigsten mehr oder minder wichtige Vorbehalte zum Vortheil des Publicums enthalten. Zwar besteht die Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth unter ähnlichen Verhältnissen; allein die Unternehmer derselben haben die gezwungene Abtretung des Privat-Eigenthums nicht in Anspruch genommen und sind daher für die Benutzung der Anlage nur den allgemeinen Gesetzen unterworfen. Der Staat hat ihnen die Zusicherung, daß binnen dreißig Jahren eine zweite Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth nicht errichtet werden solle, in der Voraussetzung gegeben, daß die Anlage zum öffentlichen Gebrauch dienen werde, und unter der Bedingung, daß der Anschluß anderer Eisenbahnen nicht gehindert werden dürfe.

Durch ein Decret vom 6. Mai 1835 wird der Actien-Gesellschaft für die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden der Ausschluß aller gleichartigen Unternehmungen einer directen Verbindung zwischen den genannten Städten, und das Monopol des Transports auf einige Zeit zugestanden. Die Feststellung des Tarifs ist der Gesellschaft mit Beziehung auf ihre

vorläufige Erklärung, daß er die gewöhnlichen Personen- und Waaren-Frachten auf Landstraßen nicht übersteigen werde, überlassen; sie ist verpflichtet, täglich eine mehrmalige Personenfahrt zwischen Dresden und Leipzig Statt finden zu lassen, und dem Staate für die Feststellung der Abfahrtstunden und Anhaltpuncte eine Stimme vorbehalten; sie muß die Eisenbahn in gutem Zustande erhalten, angemessene Beförderungsmittel zum Transport von Waaren und Personen bereit halten und die Beförderung selbst, ohne persönliche Begünstigung, nach Maßgabe der Reihenfolge der Anmeldung und Aufgabe besorgen. Eine öffentliche Bekanntmachung der Preise für eine gewisse Zeitdauer ist nicht vorgeschrieben.

Einige Eisenbahn-Gesellschaften in Nordamerica haben eben so ausgedehnte Vorrechte erhalten, wie die sächsische. Diejenige für die Bahn von Charleston nach Augusta hat das ausschließliche Recht der Anlage und des Gebrauchs für immer, mit Feststellung eines Maximums der Frachtpreise. Der Gesellschaft für die Eisenbahn von Augusta nach Columbus ist das ausschließliche Recht der Anlage in einer Breite von etwa acht Meilen für 36 Jahre und das Monopol des Transports, ebenfalls mit einem Maximum der Preise, für immer zugestanden. Unter ganz ähnlichen Bedingungen ist die Bahn von Providence nach Stonington concessionirt. In einzelnen Fällen ist den Gesellschaften zugestanden, den Tarif nach eigenem Ermessen festzustellen, dann aber die Verpflichtung öffentlicher Rechnungs-Ablage daran geknüpft und dem Staate die Erwerbung der Anlage unter bestimmten Bedingungen vorbehalten, damit dem Staate die Mittel bleiben, das Publicum vor übermäßig hohen Tarifen sicher zu stellen.

Allen Eisenbahn-Gesellschaften in Nordamerica ist die Bekanntmachung ihrer Transportpreise, häufig für das ganze Jahr im Anfange desselben, vorgeschrieben. Zuweilen werden Begünstigungen des Transports von Erzeugnissen des Ackerbaues

stipulirt; allein bei keiner Gesellschaft ist der Grundsatz des öffentlichen Gebrauchs der Bahn bewahrt. Selbst als der Staat Pensilvanien zwei für eigene Rechnung erbaute Eisenbahnen zu eröffnen im Begriffe stand und vorher eine Commission ernannte, um zu entscheiden, ob sie als öffentliche Straßen betrachtet werden sollten, glaubte diese Commission, gestützt auf die anerkannten Schwierigkeiten, noch mehr aber auf das bis dahin allgemein übliche Verfahren, sich verneinend aussprechen zu müssen.

Auch Frankreich hat damit begonnen, den Eisenbahn-Gesellschaften einen Tarif zu bewilligen, welcher die Abgabe für den Gebrauch der Bahn und diejenige für die Bewirkung des Transports auf derselben in sich vereinigte. Im Jahre 1835, bei Gelegenheit der Concessionirung der Eisenbahn von Paris nach St. Germain, ist man jedoch den richtigen Grundsätzen näher gerückt, indem in dem Concessions-Acte die Abgabe für den Gebrauch der Bahn und jene für den Gebrauch der Transportmittel der Gesellschaft abgesondert festgestellt und ferner bestimmt wurde, daß, in Folge der Bewilligung eines Anschlusses durch Verlängerung oder Zweigbahnen an andere Gesellschaften, die letzteren gegen Erlegung des Bahngeldes befugt sein sollten, die Eisenbahn von Paris nach St. Germain mit eigenen Wagen und Locomotiven zu befahren, wogegen umgekehrt der Gesellschaft der Bahn von Paris nach St. Germain dasselbe Recht in Bezug auf jene Verlängerungs- oder Zweigbahnen zustehen werde. Der Artikel 37 der erwähnten Concession legt der Gesellschaft die Verpflichtung auf, gegen Entrichtung der festgestellten Zölle und Frachtpreise stets mit Sorgfalt, Pünctlichkeit und Schnelligkeit die Beförderung der Personen, Waaren und anderen ihr vertrauten Güter auf eigene Kosten und durch ihre eigenen Mittel zu bewirken. Hiernach hat die Gesellschaft nicht sowohl die Befugniß, als die Verpflichtung, die Bahn zu befahren, und zwar mit hin-

reichenden Mitteln, um alle Anforderungen des Publicums be- friedigen zu können. Letzterem ist dagegen nicht das Recht zu- erkannt, seinerseits Locomotiven und Wagen zur Bewirkung von Transporten auf die Bahn zu bringen, und die Trennung des Tarifs in Wegegeld und Fracht bezieht sich nur auf den oben angeführten Fall von Anschlußbahnen. Derselbe Grund- satz ist bei Concessionirung der beiden Eisenbahnen von Paris nach Versailles beibehalten worden. In dem betreffenden Ge- setze vom 9. Juli 1836 heißt es: „Wenn die Gesellschaft die Beförderung der Reisenden nicht übernimmt, so darf sie nur zwei Drittel des Zuschlagpreises erheben; das letzte Drittel wird der den Transport bewirkenden Gesellschaft zufallen." Nichts desto weniger ist in den weiteren Bedingungen ebenfalls die Verpflichtung der Transport-Bewirkung auferlegt, und man wird beide Bestimmungen dahin zu erläutern haben, daß die Gesellschaft für die Anlage eine andere für die Bewirkung der Transporte in ihre Rechte und Pflichten eintreten lassen dürfe. Es ist dadurch nur um so deutlicher der Wille der französischen Regierung ausgesprochen, das Publicum im All- gemeinen zur Befahrung der Bahnen nach Versailles mit eigenen Locomotiven nicht zuzulassen.

Belgien beschloß im Mai 1834, zwei sich kreuzende Eisen- bahn-Linien über das Land zu legen und ihren Ausbau durch die Staats-Verwaltung bewirken zu lassen. Sie sind vollendet, in der einen Richtung von Ostende bis Lüttich, in der andern von Antwerpen bis Brüssel, und die Staatsverwaltung hat vorläufig die Personen-Beförderung auf denselben selbst und ausschließlich übernommen. Für die Ausführung von Eisen- bahn-Anlagen durch Privatvereine sind gewisse Grundsätze aufgestellt, welche, wie die französischen, mehr darauf berechnet wurden, der unternehmenden Gesellschaft mit dem Rechte der Bahngeld-Erhebung zugleich das Recht zur Transport-Bewir- kung zuzuweisen, als letztere einer freien Concurrenz zu über-

geben. Jener Artikel, welcher den Unternehmern der Bahn die Verpflichtung auflegt, mit Sorgfalt, Pünctlichkeit und Schnelligkeit die ihnen anvertrauten Gegenstände zu befördern, ist aufgenommen, und nur für bestimmte Fälle der Gebrauch durch Privatpersonen oder andere Gesellschaften vorgesehen. In den Bedingungen für die Eisenbahn zwischen Sambre und Maas ist ein Tarif für den Transport einschließlich des Bahngeldes bewilligt, jedoch verfügt, daß der Versender von Waaren auf eine geringere Entfernung, als zehntausend Meter, dafür, wenn die Gesellschaft es fordere, selbst die Wagen anschaffen müsse, wogegen er nur einen geringeren Zoll zu entrichten haben würde. Sodann ist der Gebrauch der Zweigbahnen mit Pferden während der Nacht, und jener der Hauptbahn, ebenfalls nur mit Pferden, dem Publicum in Concurrenz mit der Gesellschaft gestattet.

Mit entschiedenerem, festerem Schritte ist die englische Gesetzgebung aufgetreten, indem sie der vermeintlichen Sicherheit des Publicums nicht die Rechte des Publicums unterordnete, und den Grundsatz aufrecht hielt, daß eine Straße, zu deren Anlage die Gesammtheit Einzelne zur Abtretung ihres Eigenthums zwingt, sie sei von Kies, Stein, Holz oder Eisen erbaut, niemals einem Individuum oder einer Corporation zum ausschließlichen Gebrauche überlassen werden dürfe.

Den englischen Gesellschaften für Schienenwege überträgt der Staat das Recht, für den Gebrauch der Straße einen bestimmten Zoll zu erheben, der ermäßigt, aber nicht überschritten werden darf. Zwar erhält die Gesellschaft die Ermächtigung, auch die Beförderung von Waaren und Personen zu übernehmen und sich dafür die Fracht, deren Gränze in einigen Fällen gesetzlich feststeht, besonders vergüten zu lassen; allein das Publicum theilt diese Befugniß mit ihr, indem in der Incorporations-Acte ausdrücklich bestimmt wird, daß Jedermann volle Freiheit haben soll, gegen Entrichtung der Zölle die Eisenbahn

mit angemessen gebauten Wagen zu befahren. Der Tarif muß an jeder Hebestelle in großer, leserlicher Schrift angeschlagen sein, widrigenfalls Niemand zur Zahlung verpflichtet ist. Der Eigner oder Führer der Wagen hat dem Einnehmer eine unterzeichnete Erklärung, oder einen Frachtbrief, den Inhalt und die Bestimmung der Ladung enthaltend, vorzuzeigen. Schenkt der Einnehmer der Angabe keinen Glauben, so darf er die Ladung untersuchen, und der Eigner oder Führer trägt die Kosten der Untersuchung, wenn seine Angabe falsch war; im anderen Falle aber muß die Gesellschaft oder der Einnehmer nicht nur die Kosten der Untersuchung tragen, sondern auch Schadenersatz leisten. Alle Personen- und Güterwagen müssen, bei Strafe von 5 bis 10 Pfund Sterling, den an jeder Zollstelle sichtbar angeschlagenen Vorschriften gemäß gebaut und von dem Bahn-Ingenieur gutgeheißen sein. Die Locomotiv-Maschinen dürfen nur nach Statt gehabter Untersuchung und ertheilter Genehmigung der Gesellschaft auf die Bahn gebracht werden, ohne daß auch hierbei die öffentliche Bekanntmachung der Vorschriften für ihre Construction verordnet wäre. Die Eigner der Wagen müssen ihren Namen und Wohnort, sodann Nummer, Gewicht und Maß dem von der Gesellschaft dafür bestimmten Beamten aufgeben und in zwei Zoll hohen Buchstaben auf die Außenseite der Wagen malen lassen; sie sind für allen an der Bahn verursachten Schaden verantwortlich. Der Gebrauch der Bahn als Weg für Pferde, Vieh und Fußgänger ist verboten. Strafe tritt ein, wenn die Ladung eines Wagens zwei Fuß über den Radkranz hervorspringt, so wie für jede Behinderung der Passage, zu deren unmittelbarer Wegräumung die Gesellschaft verpflichtet ist. Jedermann hat das Recht, von seinem Eigenthum aus und über dasselbe, oder über das Eigenthum Anderer, wenn sie dazu ihre Einwilligung geben, Zweigbahnen zur Verbindung mit der Eisenbahn der Gesellschaft zu legen, und die letztere muß, jedoch auf Kosten

der Betreffenden, die nöthigen Vorkehrungen zur Bewerkstelligung der Verbindung treffen.

Preußen hat die Absicht ausgesprochen, sich dem englischen System anzuschließen, indem zuerst im December 1833, als ein in Köln zusammengetretenes Comite die Ermächtigung zur Bildung einer Actien-Gesellschaft für die Anlage einer Eisenbahn von Köln nach der belgischen Gränze verlangte, die Bewilligung zur Anlage unter der Bedingung ertheilt wurde, daß der Gebrauch der Bahn gegen Erlegung des Bahngeldes Jedem gestattet sein und der Gesellschaft ein ausschließliches Recht nicht zustehen solle. Die Ansicht fand in den vielfachen, seitdem Statt gehabten Berathungen mitunter Gegner, und sie wurde im Jahr 1836 dahin abgeändert, daß den Gesellschaften in den ersten drei Jahren nach Vollendung der Bahn der Gebrauch derselben ausschließlich überlassen sein solle. Doch auch diese Bestimmung trat noch nicht in Gesetzesform ins Leben; vielmehr behielt sich der Staat bisher die Feststellung der Verhältnisse des Publicums zu den Eisenbahnen noch vor, und wird den Gegenstand einer ferneren Erwägung und Berathung unterwerfen.

Auf die Untersuchung, ob bei Concessionirung von Eisenbahn-Gesellschaften der Grundsatz des öffentlichen Gebrauchs der Straße festgehalten, oder ihnen der Gebrauch als ein ausschließliches Vorrecht zugestanden werden soll, fällt ein helles Licht, wenn man sich die Eisenbahnen nicht als vereinzelte Anlagen, sondern als früher oder später in Zusammenhang gebrachte, ein ganzes Land durchziehende Straßen denkt.

Wie alle Erfindungen bei ihrem Ursprunge nur in einem kleinen Kreise wirken und oft erst nach längerer Zeit eine große Ausbreitung gewinnen, so sind auch die Eisenbahnen, deren Ausbreitung über alle civilisirten Länder der Erde noch unter den Augen der lebenden Generation erfolgen wird, zuerst sehr vereinzelt, zu dem Zwecke der Verbindung zweier Puncte

entstanden, über welche hinaus die Beförderung von Personen und Waaren eines neuen Vermittlers bedurfte. Heute ist es bereits uneigentlich geworden, von einer Eisenbahn von Liverpool nach Manchester zu reden; man fährt auf der Eisenbahn von Birmingham nach Liverpool und Manchester, man wird mit Ende des Jahres 1838 auf der Eisenbahn von London nach Liverpool und Manchester fahren, und wahrscheinlich wird binnen kurzem Zeitraume von jedem wichtigen Puncte nach jedem wichtigen Puncte Englands eine Verbindung durch Eisenbahnen, anstatt durch gewöhnliche Landstraßen, hergestellt sein. Plan und Ausführung des eisernen Weges zwischen Liverpool und Manchester fielen in die Zeit, wo Eisenschienen nur dazu benutzt wurden, die isolirten Bedürfnisse vereinzelter Localitäten zu befriedigen; in dem Augenblicke ihrer Eröffnung, beinahe zusammenfallend mit einer erfolgreicheren Anwendung der Dampfkraft, wurde die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester das erste Glied eines neuen Straßensystems für das Königreich England, das erste Glied einer eisernen Kette, die, emsig fortgeschmiedet, bald alle Theile des Landes enger an einander geschlossen haben wird. In dieser Thatsache liegt für diejenigen Länder, welche im Begriffe stehen, England zu folgen, die große Lehre, daß jede einzelne, auf die Verbindung zweier Puncte gerichtete Unternehmung nicht als solche, nicht als Ganzes zu beurtheilen sei, sondern als Theil eines Ganzen, als Theil eines neuen Systems von Staatsstraßen, deren Verbreitung über das ganze Land von einer nicht fernen Zukunft erwartet wird. Der dadurch erhöhte Standpunct erleichtert die Beurtheilung der Erfordernisse zur Erreichung des großen Zweckes und die Sonderung derjenigen örtlichen und persönlichen Ansprüche, welche mit dem allgemeinen Wohl im Einklange stehen, von solchen, welche damit unvereinbar sind. Offenbar ist der Standpunct ein durchaus verschiedener, wenn die Staatsgewalt eine Eisenbahn von Berlin nach Potsdam

als eine Transport-Unternehmung betrachtet, zu dem Zwecke, die Berliner schneller und wohlfeiler, als bisher, nach Potsdam zu fahren, oder als das Glied einer neuen eisernen Staatsstraße von der belgischen Gränze bei Aachen über Köln, Minden, Magdeburg, Potsdam und Berlin nach einem Hafen der Ostsee; die letztere Auffassungsweise hat aber nichts Unnatürliches mehr, seitdem der Ausbau von mehr als der Hälfte der angegebenen Länge durch die Bildung bereits incorporirter Vereine der Wahrscheinlichkeit nahe gerückt war.

Der Vorschlag eines Individuums oder einer Gesellschaft, eine nicht mit Eisen belegte, die wichtigsten Provinzen eines großen Reiches durchschneidende Straße zu Lande oder zu Wasser unter Gewährung des Rechtes der zwangsweisen Eigenthums-Erwerbung und unter der Bedingung zu erbauen, daß nur die Fahrzeuge des Erbauers zum Gebrauche der Straße befugt, diejenigen des Publicums davon ausgeschlossen sein sollten, würde den herrschenden Begriffen und den bestehenden Verkehrs-Verhältnissen so sehr widerstreben, daß schwerlich ein Staatsmann der neueren Zeit sich bewogen finden dürfte, ihn in ernstliche Erwägung zu nehmen. Der Fall ist von demjenigen, wo der Vorschlag auf eine Belegung der Straße mit eisernen Schienen ausgedehnt würde, nicht sehr verschieden.

Der Ausbau einer Eisenbahn von Aachen bis Stettin könnte nach den bisher getroffenen Einleitungen etwa fünf Privatvereinen anheim fallen, welche sich in die Abschnitte von der Gränze nach Köln, von Köln nach Minden, von Minden nach Magdeburg, von Magdeburg nach Berlin und von Berlin nach Stettin theilen würden. Es ist natürlich, daß bei solchen Privatvereinen, wenngleich mehre Personen an der Verwaltung Theil nehmen, die Hauptleitung und der Haupteinfluß auf eine einzige übergehe, und man darf annehmen, daß die Verwaltung der Eisenbahn von der belgischen Gränze

bis Stettin im Wesentlichen fünf Individuen anheim fallen müßte. Die Straße würde in ihrem Bereiche etwa neun Zehntheile alles gegenwärtigen Verkehrs mit Fuhrwerken an sich ziehen, und das Monopol für dessen Vermittelung würde die Inhaber, die Gesellschafts-Verwaltungen, oder deren fünf einflußreichste Mitglieder als Beherrscher und Lenker eines kleinen Reiches installiren, in welchem jetzt vielleicht zweimalhunderttausend Hände selbstständig, frei und unabhängig neben einander wirken. Eine so ungemessene Concentrirung von Kraft und Gewalt ist an und für sich unpolitisch. Sie steht im Widerspruche mit der Organisation der meisten europäischen Staaten, welche, theilweise nach siegreichem Kampfe zwischen den höchsten und untergeordneten Mächten im Staate, in der gleichmäßigeren Vertheilung der Güter und Kräfte die sicherste Bürgschaft für die Uebereinstimmung der Interessen, für die Dauer ihrer Institutionen gefunden haben. Sie ist unstaatswirthschaftlich: weil sie dem Streben nach der zweckmäßigsten Befriedigung bestehender und wachsender Bedürfnisse Schranken setzt und einzelne Corporationen oder einzelne Individuen zu Richtern über die Bedürfnisse des Publicums und die Mittel zu deren Befriedigung bestellt; weil sie den Verkehr auf einer der Hauptstraßen des Landes von den Fortschaffungsmitteln abhängig macht, welche eine Corporation darzubieten, die Kraft oder den Willen hat; weil sie denselben Verkehr mit einer völligen Stockung bedroht für den Fall, daß die Fortschaffungsmittel einer Corporation wegen Schulden mit Beschlag belegt werden sollten. Diese Concentrirung hemmt die fortschreitende Verbesserung der Eisenbahnen und ihrer Betriebsmittel, indem sie in den Monopolisten das Interesse erzeugt, jede Verbesserung abzuwehren, deren Folge die theilweise Entwerthung bereits verwendeter Capitale sein könnte; sie raubt dem Erfindungsgeiste den Antrieb, sich mit solchen Verbesserungen zu beschäftigen, weil ihre Einführung nicht von dem allge-

meinen Nutzen, sondern von dem Vortheil und den Ansichten einiger Bevorrechteten abhängig, während zugleich das Feld für Versuche abgeschlossen ist; sie setzt der Verzweigung der Eisenbahnen Hindernisse entgegen, weil jedem Anschlusse eine Vereinbarung mit den Inhabern des Transport-Privilegiums auf der Hauptbahn vorhergehen muß; sie erleichtert endlich die Begünstigung örtlicher und persönlicher Ansprüche zum Nachtheile der Gesammtheit, indem sie die Veranlassung vermehrt, an den Puncten, wo die Herrschaft der einen Corporation endet und die der anderen beginnt, gezwungenen Umschlag der Güter und unnöthigen Aufenthalt der Reisenden einzuführen.

Die Eisenbahnen haben eine andere Bestimmung, als die Wiedereinführung exclusiver Gewerbe-Berechtigungen in der Gestalt von Innungen, für die Ausübung des Fuhrmanns- und Kutscher-Gewerbes zu vermitteln, und es würde tief zu beklagen sein, wenn der Fortschritt im Gebiete des Verkehrs unzertrennlich wäre von einem Rückschritte in demselben Gebiete, wenn die Verbesserung der öffentlichen Straßen nur möglich wäre, in so fern die Straßen aufhören, öffentliche zu sein. Wie die jetzigen großen Heerstraßen die Hauptpuncte der Länder in Verbindung zu setzen, wie sie in Nebenästen und Zweigen das Zwischengebiet zu bedecken, wie sie jedem Staatsbürger zur Anlage eines Verbindungsweges mit seinem Eigenthume offen zu stehen, wie sie jedem Privatmanne zum Gebrauch mit eigenem Fuhrwerke zugänglich zu sein, wie sie die Vervollkommnung der bewegenden Kräfte jedem Berufenen als ein im Gelingen lohnendes Streben zu überlassen: das ist die Bestimmung der Eisenbahnen, und sie derselben näher zu führen, eine Aufgabe, zu deren Lösung die Gesetzgebung kräftig mitwirken kann und soll.

Weit entfernt, daß dieser Zweck nur durch eine bedenkliche Einwirkung der gesetzgebenden Gewalt auf die natürliche Entwickelung des Verkehrs erreicht werden könnte, sind es viel-

mehr die Eisenbahn-Gesellschaften selbst, welche von dem Staate für sich die gesetzliche Befugniß fordern, auf die Verkehrsverhältnisse einzuwirken, ihre freie, eigenthümliche Entwickelung zu beschränken und ihrem natürlichen Gange eine schiefe Richtung zu geben, so daß die Gesetzgeber nicht sowohl in der Lage sind, eine Einwirkung auszuüben, als das Maß der einzuräumenden Einwirkung zu bestimmen.

Es verdient die sorgfältigste Beherzigung, daß, wenn den Eisenbahn-Gesellschaften das Monopol des Gebrauchs übertragen wird, jene Grundlage, worauf das Recht des Staates, Eigenthums-Abtretungen zu erzwingen, beruht, durchaus verschwindet.

Möchten in dem angeführten Beispiele einer Eisenbahn, von der westlichen Gränze Preußens bis an die Ostsee, die fünf Corporationen als Entschädigung für die Erbauung der Straße nur die Abtretung des Rechtes fordern, einen Zoll für ihren Gebrauch zu erheben, so würde ihre Forderung von den für ähnliche Fälle allgemein geltenden Grundsätzen nicht abweichen und dem Staate, wie bei allen anderen öffentlichen Communicationen, vorbehalten sein, diejenigen, jeden Staatsbürger gleichmäßig verpflichtenden und berechtigenden, Gesetze und Verordnungen zu erlassen, welche er den Bedürfnissen und dem Interesse des Publicums der Zeit entsprechend fände, oder künftig entsprechend finden würde, um den möglichst ausgedehnten Gebrauch der Straße und durch denselben ihren größtmöglichen Vortheil für die Gesammtheit zu sichern und zu regeln. Wenn aber die Corporationen sich nur zu dem Zwecke bilden, zwischen zwei Puncten Personen und Sachen zu bestimmten Preisen zu transportiren, wenn sie, *als Mittel zu diesem Zwecke*, eine besondere Straße zu ihrem eigenen Gebrauche bauen wollen und verlangen, daß die Staatsbürger durch das Gesetz gezwungen werden, ihnen ihr Eigenthum abzutreten, so weicht ihre Forderung von den für ähnliche Fälle allgemein geltenden Grund-

sätzen sehr ab, so sind sie in derselben Lage, wie jeder Unternehmer einer gewerblichen Anlage von anerkanntem Vortheile für das Publicum, die, an eine gewisse Localität gebunden, nur dann, oder doch zu größerem Vortheile des Unternehmers und des Publicums, in Betrieb gesetzt werden könnte, wenn für die Abtretung des Eigenthums Anderer Zwang Statt fände. Durch Bewilligung einer solchen Forderung würde der Staat sich das Recht aneignen, nicht nur (um hier einen bezeichnenden Ausdruck der französischen Gesetzgebung zu gebrauchen) die **expropriation pour utilité publique**, sondern auch die **expropriation pour utilité particulière** zu befehlen, und obschon Fälle denkbar sind, wo diese Ausdehnung der vom Staate auszuübenden Gewalt Vielen zweckmäßig erscheinen dürfte, so ist doch der Schritt, wodurch der Staat sich das Recht zuschreibt, die Vertheilung des Grundeigenthums unter seine Unterthanen zu ändern, den einen Unterthan zu zwingen, einem andern Unterthan sein Grundeigenthum abzutreten, ein höchst bedenklicher, zumal in Preußen, dessen Regierung vor vielen anderen der Unverletzlichkeit des Grundbesitzes eine religiöse Achtung zollt und selbst für manche Staatsanstalten, wie z. B. für die Posten, für Einnehme-Häuser an Chausseen, die Expropriation nicht anwenden zu müssen meint.

Die Erwerbung des Eigenthums für eine Eisenbahn zu öffentlichem Gebrauche gegen Zölle steht auf gleicher Linie mit jener für die Anlage von Festungswerken zur Sicherheit des Staates; die Erwerbung des Eigenthums für eine Gesellschaft, die vermittelst einer Eisenbahn Personen und Sachen transportiren will, steht gleich mit jener für jede Fabrikanlage eines Privatmannes.

Das Recht des Staates, von einem Unterthan für Alle, für die Nation Eigenthum zu erwerben, ist unzweifelhaft; das Recht des Staates, einen Unterthan zur Abtretung seines Eigenthums zu zwingen, nicht für Alle, nicht für die Nation,

sondern für einen anderen Unterthan, ist ein zweifelhaftes, ein unnatürliches.

Schon aus diesem Grunde wird die gesetzgebende Gewalt, in so fern der Anspruch auf gleichzeitige Ertheilung der Concession zur Anlage einer Eisenbahn und des ausschließlichen Privilegiums zu ihrem Gebrauche erhoben ist, selbst wenn die an ein umfangreiches Monopol geknüpften Uebelstände nicht vorhanden wären, selbst wenn eine nachtheilige Einwirkung auf die Verkehrsverhältnisse nicht zu befürchten stände, den Beweis der Unzertrennlichkeit beider, an und für sich so verschiedenartigen Berechtigungen fordern; sie wird die Bedingung des öffentlichen Gebrauchs der Eisenbahnen so lange festhalten, als nicht Gründe der überzeugendsten Stärke sie zur Annahme des Princips bewegen, daß der Staat den Uebergang des Privateigenthums aus der Hand eines Unterthans in die eines andern erzwingen möge.

Sind nun für die Staatsregierungen hinlängliche Gründe vorhanden, dem Publicum den Gebrauch der Eisenbahnen mit eigenen Maschinen oder Wagen zu untersagen? Nothwendig müssen sie auf Unterschieden beruhen, welche zwischen Straßen bestehen, wo die Fahrzeuge sich auf Erde, Sand, Kies, Steinen oder Wasser, und solchen, wo sie sich auf Eisen fortbewegen. Es wird daher erforderlich sein, die Natur und den Umfang dieser Unterschiede einer Prüfung zu unterwerfen, wobei sich die folgenden als die erheblichsten herausstellen.

1) Wagenräder, welche auf eisernen Leitstangen laufen, sind auf gewöhnlichen Landstraßen nicht anwendbar.

Eine Folge davon wäre die Nothwendigkeit, eine Umladung oder einen Wagenwechsel vorzunehmen, wenn Waaren oder Personen von einer Eisenbahn auf eine gewöhnliche Straße, oder von einer gewöhnlichen Straße auf eine Eisenbahn übergehen. Es liegt hierin keine Abweichung von bereits bestehenden Beförderungsweisen, indem auch zu Lande große Frachtfuhren und

Personenwagen nicht von den Hauptwegen auf schlecht unterhaltene, schmale Nebenwege ablenken können, indem insbesondere der Uebergang von einer Land= auf eine Wasserstraße nie ohne Umladung oder Wechsel des Fahrzeuges erfolgt. Waaren, von England über Hamburg und Magdeburg in das innere Deutschland versandt, müssen zu Hamburg aus dem Seeschiffe in das Elbschiff, zu Magdeburg aus dem Elbschiffe auf die Landfuhre gebracht werden; hieraus läßt sich aber nicht erweisen, daß es nothwendig, oder nützlich, oder zulässig sei, den Elbschifffahrts=Verkehr einem Individuum oder einer Corporation als Monopol zu überliefern.

2) Eisenbahnen verbinden Endpuncte, über welche hinaus eine gleichartige Beförderungsweise auf Eisen und durch Dampfkraft nicht Statt findet.

Es ist bereits bemerkt worden, daß dieser Umstand eine sehr veränderte Ansicht gewinnt, je nachdem die Endpuncte drei oder hundert Meilen von einander entfernt liegen. In dem letzteren Falle würde die Eisenbahn sich von einer künstlichen Wasserstraße nicht unterscheiden, welche einerseits die atlantische, andererseits die mittelländische Meeresküste zu Endpuncten hätte, worüber hinaus eine gleichartige Beförderungsweise nicht Statt fände. Das Beispiel trifft aber nicht einmal zu, weil Seitenanschlüsse an eine Eisenbahn von großer Länge viel leichter und zahlreicher eintreten werden, als bei einem Canal. Mehren sich die Seitenanschlüsse, dehnen sie sich aus bis zu anderen Hauptlinien, so vervielfachen sich die Endpuncte, und die Eisenbahnen endigen, wie die übrigen Staatsstraßen, an den Landesgränzen, an Meeresküsten, an Flüssen und an Puncten, wo kleine Nebenwege beginnen. Auch bei dem jetzigen Landstraßen=System kommt nicht selten vor, daß von kleinen Orten aus, selbst mit Umwegen, ein Punct an einer Hauptstraße aufgesucht werden muß, um von dort aus eine andere Beförderungsweise für Waaren oder Personen zu wählen. Tritt der Fall häufig ein,

wird der Uebelstand lebhaft empfunden, so erhöht sich in demselben Grade das Streben, die Verbindung mit der Hauptstraße zu verbessern, und dieses Streben wird in Bezug auf Eisenbahnen nicht minder stark, nicht minder wirksam sein.

3) Eine gewöhnliche Straße zwischen zwei Städten bringt alle Wohnungen, alle Lager derselben in directe Verbindung mit einander; eine Eisenbahn zwischen zwei Städten verbindet direct nur zwei Localitäten in denselben.

Zunächst unterscheidet sich auch hierin die Eisenbahn nicht von öffentlichen Wasserstraßen, welche eben so wenig in directer Verbindung mit allen Wohnungen und Lagerhäusern in den von ihnen berührten Städten zu stehen pflegen, sondern die Waaren oder Personen nach einer bestimmten Localität führen, von wo aus der letzte Bestimmungsort vermittelst einer anderen Straße erreicht wird. Wenn aber überhaupt viele Eisenbahnen gewisser Maßen in einem Hause der Transport-Unternehmer, Stationsplatz oder Bahnhof genannt, beginnen und enden, so ist diese Thatsache weit davon entfernt, eine Nothwendigkeit zu sein; sie ist vielmehr einer der durch die Monopolisirung des Eisenbahn-Verkehrs bereits hervorgerufenen Uebelstände, einer der durch Gesetze erzeugten Zustände, deren Abänderung durch neue Gesetze nicht ohne Wunden zu schlagen erfolgen wird. Je größer der einer privilegirten Gesellschaft anheim fallende Verkehr, um so größer der Apparat, dessen sie bedarf, um so größer die Anlagen für Wagenhäuser, Waarenlager, Werkstätten und andere Erfordernisse, welche durch die Concentrirung jenes Verkehrs herbeigeführt werden; Anlagen, die, mit der Straße selbst verwachsen und sie rings umgebend, das Aussehen von Festungen gewinnen, erbaut, um den Endpunct der Eisenbahn gegen das Publicum zu vertheidigen. Wenn die gewöhnlichen Landstraßen eine Stadt erreichen, so hören sie auf, nur eine Linie darzustellen; sie werfen nach allen Richtungen Strahlen aus

und gestatten, in ununterbrochener Fahrt nach jedem Theile der Stadt zu gelangen. Für die Eisenbahnen besteht ein ähnliches Bedürfniß, dessen Befriedigung schon an manchen Orten mit Erfolg versucht ist. In Liverpool sind der von Manchester kommenden Eisenbahn mit außerordentlichen Kosten drei verschiedene Ausmündungen gegeben worden, um sie mit den belebtesten Theilen der Stadt in unmittelbare Berührung zu setzen; eine derselben bewirkt die Verbindung mit den Werften am Mersey-Flusse, und wenn die Absicht, dort, zur Vermeidung aller Zwischenvermittelung beim Waarentransporte, ein Geäder von Eisenbahnen niederzulegen, nicht zur Ausführung gelangt ist, so haben nicht technische Schwierigkeiten, sondern Mangel an Uebereinstimmung zwischen den betheiligten Corporationen dies bewirkt. — Die Eisenbahn von Carrollton nach New-Orleans, welche ungehindert sowohl mit Locomotiven, als mit Pferden befahren wird, läuft zum großen Theile durch die Straßen der Stadt New-Orleans, parallel mit dem Missisippi, nach dessen Ufern sie mehre Zweigbahnen aussendet. — Viele Eisenbahnen in Nordamerica sind durch die Straßen der Städte gelegt, die Schienen in gleichem Niveau mit dem Straßenpflaster, und es geschieht immer häufiger, daß einzelne Einwohner auf ihre Kosten von dem Hauptgeleise einen Zweig ableiten, um die Eisenbahn-Wagen in ununterbrochener Fahrt von ihren eigenen Lagerräumen aus versenden und dahin beziehen zu können. Eine allgemeinere Einführung dieser Einrichtung, wodurch auch für den Verkehr in den Städten aller Unterschied zwischen Eisenbahnen und Landstraßen verschwinden würde, ist von mancherlei Bedingungen abhängig, ihr Bedürfniß aber nur deßhalb fühlbar, weil die jetzt üblichen Schienen und Wagenräder den gleichzeitigen Gebrauch der Fahrzeuge auf anderen Straßen verhindern. Daß es unmöglich sei, diesem Mangel abzuhelfen, unmöglich, durch eine veränderte Construction die Fortbewegung der Eisenbahn-Wagen auf gutem Steinpflaster für kurze Strecken

zu erleichtern, wäre eine ganz irrige Voraussetzung. Die neue Erfindung wird der Anerkennung ihrer Nützlichkeit bald folgen, und letztere tritt hervor, wenn große Waarenmengen wegen eines Transports von wenigen Ruthen einer Umladung unterworfen werden sollen. Uebrigens findet bei dem gegenwärtigen Landverkehre bereits der Zwang einer Umladung in großem Maße für solche Waaren Statt, welche, aus dem Auslande kommend, einer steuerlichen Behandlung bedürfen; und in dieser Beziehung werden viele Eisenbahnen mit den Landstraßen einen abgeschlossenen Endpunct gemein haben, nämlich die Steuerämter.

4) Scharfe Biegungen dürfen auf Eisenbahnen nicht vorkommen.

Auch auf gewöhnlichen Straßen sind die sehr kurzen Krümmungen eine Unbequemlichkeit, die trotz strenger policeilicher Vorschriften manche Unglücksfälle veranlaßt. Ihre ängstliche Vermeidung bei Eisenbahnen hängt theilweise mit dem jetzigen unvollkommenen System, die Straße den Fahrzeugen, nicht die Fahrzeuge den Straßen anzupassen, zusammen. Sollte man es einmal nicht mehr unmöglich finden, an den Eisenbahn-Wagen, wie an den gewöhnlichen Personen- und Frachtwagen, die Achsen der Vorderräder, unabhängig von dem Wagenkasten, beweglich zu machen, so wird damit die Hauptschwierigkeit, durch Bogen von kleinem Radius zu fahren, gehoben sein. Es fehlt schon jetzt nicht an Bestrebungen, die Schwierigkeit durch eine eigenthümliche Form der Schienen zu verringern, und Beispiele liegen vor, wonach Locomotiven mit mäßiger Geschwindigkeit auf Kreis-Abschnitten von hundert siebenzig Fuß Halbmesser benutzt werden. Viel leichter ist dies für die Fracht- und Personenwagen thunlich, die, von Pferden gezogen, den sich in das Innere der Städte verbreitenden Eisenbahn-Abzweigungen folgen können.

5) Wenn Eisenbahnen scharf ansteigen, so müssen die Wagen entweder durch eine Hülfs-Locomotive hinaufgescho-

ben oder durch eine stehende Maschine hinaufgezogen werden.

Wenn Landstraßen scharf ansteigen, so müssen Hülfspferde die Wagen hinanziehen, und das Geschäft, lebende Locomotiven oder Vorspannpferde in Bereitschaft zu halten und zu verleihen, wird ein selbstständiges Gewerbe. Wenn Wasserstraßen scharf ansteigen, so müssen die Fahrzeuge durch stehende Maschinen, Schleusen, hinauf bewegt werden; der Erbauer der Straße hat die Verpflichtung, diese stehenden Maschinen anzulegen, zu unterhalten und in Betrieb zu setzen, und jeder, der die Straße befährt, hat das Recht, sich ihrer gegen Erlegung eines für den jedesmaligen Gebrauch gesetzlich festgestellten Zolles zu bedienen.

6) Die verminderte Reibung der Räder auf Eisenschienen, die vermehrte Kraft der Dampfwagen erfordert für eine Fahrt einen so großen Zusammenfluß von Waaren oder Personen, und ein so großes Betriebs-Capital, daß die Bewirkung der Transporte durch Vereine natürlich und angemessen erscheint.

Sowohl der Zusammenfluß von Waaren, als das Capital muß noch bedeutender sein bei Fahrten mit Segelschiffen von großem Tonnengehalt, und obgleich die Segelschifffahrt zuweilen durch Rhederei-Gesellschaften ausgeübt worden ist und wird, so erfolgen doch bei Weitem die meisten Transporte durch Schiffe und für Rechnung einzelner Personen. Sowohl der Zusammenfluß von Reisenden, als das Capital ist, zum Mindesten das letztere, bedeutender bei Fahrten von Dampfbooten von großer Pferdekraft, und obgleich die Dampfschifffahrt während ihrer jugendlichen Entfaltung größtentheils durch Vereine ausgeübt wurde, so geht sie doch jetzt mit dem kräftigeren Eingreifen in das Verkehrsleben schon häufiger in die Hände Einzelner über. Immerhin haben die Dampfschifffahrts-Gesellschaften an manchen Orten in freier Mitbewerbung neben

einander gestanden, und das dadurch angefeuerte Streben, die Fahrzeuge zu vervollkommnen und das Publicum stets besser zu bedienen, hat zu dem rascheren Aufschwunge dieses Industriezweiges wesentlich beigetragen.

Daß seit dem Jahre 1830 die Schienen auf der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester theilweise zum zweiten Male durch schwerere ersetzt worden sind, um die Dampfwagen ebenfalls schwerer bauen und ihnen eine größere Kraft geben zu können, mag in Berücksichtigung des ungemein starken Waarenzuges zwischen jenen nahe bei einander liegenden Städten angemessen erscheinen; allein für das Eisenbahn-System im Allgemeinen ist diese erhöhte Kraft-Concentrirung nicht als ein Fortschritt, sondern als ein Rückschritt zu betrachten. Die Ersetzung der animalischen durch Elementar-Kräfte für die Fortbewegung auf Straßen zu Lande wird erst dann vollständig den Bedürfnissen des immer wogenden Verkehrs entsprechen, wenn die Anhäufung großer Massen zur gleichzeitigen Beförderung aufgehört hat, unerläßliche Bedingung zu sein; sie wird erst dann ihre belebenden Säfte bis in die entlegensten Kammern des Staatskörpers ergießen, wenn es möglich geworden ist, Dampfwagen mit demselben Vortheile sowohl für den Transport von fünfzig oder hundert, als für den Transport von tausend Centnern zu bauen; so wie die Wohlthat des Geldumlaufs erst dann von allen Classen unmittelbar empfunden wird, wenn nicht nur Gold, sondern auch Scheidemünze den Austausch befördert. Die Ausbreitung der Dampfschifffahrt gehört dem jetzigen Jahrhunderte an; für ihre Vervollkommnung durch die Construction starker Schiffe von sehr großer Kraft ist Vieles geschehen; in den jüngsten Tagen ist sie aber auch durch die Construction kleiner Boote von geringer Kraft erstrebt und erreicht worden. Auf der Themse bei London verrichten gegenwärtig kleine Dampfboote mit Maschinen von wenigen Pferdekräften dieselben Dienste, welche

noch vor Kurzem die Kähneführer leisteten, und so neu ist diese Thatsache, daß sie zum Theile noch zu den unbekannten gehört. Daß es unmöglich sei, den Eisenbahn-Dampfwagen in gleichem Verhältnisse geringere Schwere und Kraft zu geben, wäre eine gewagte Behauptung. Einfachere Maschinen sind das nächste Mittel, allein allerdings kein leichtes; denn man muß sich erinnern, daß schon seit fünfzig Jahren Patente auf Patente ertheilt wurden für die angebliche Erfindung, den Dampf zur Achsen-Umdrehung unmittelbar, anstatt durch Zwischenhülfe von Kolbenstange und Kurbel, zu verwenden, ohne daß ein ausgedehnter praktischer Gebrauch erzielt worden wäre, und ohne daß auch ein solcher von den neuesten, viel besprochenen rotirenden Maschinen Avery's erwartet würde. Dürfte man sich den Hoffnungen und der Vorliebe anschließen, womit Erfinder ihre neugebornen Ideen zu begrüßen pflegen, so wäre schon heute die Lösung des Problems ganz nahe, so würde bald, statt Kohlen, Wasser und Dampf, der Elektro-Magnetismus die Wagenräder umdrehen, oder das Schießpulver *) die Wasserdämpfe, ein elektrischer Funke das Kohlenfeuer ersetzen. Der auf solche umhertastende Experimente verwendete Fleiß ist zu ehren, ihr Erfolg abzuwarten und dafür zu sorgen, daß, wenn er eintritt, die freie Anwendung kein durch Gesetze erzeugtes Hinderniß vorfinde.

7) Wegen der Construction der Räder und Schienen ist das Ausweichen der Wagen beschwerlich und da, wo besondere Vorrichtungen fehlen, unmöglich. Dadurch wird die Gefahr des Eisenbahn-Betriebs mit Locomo-

*) Englische Blätter enthielten kürzlich die Anzeige, daß es einem Herrn Smith von Dysart nach jahrelanger, ausdauernder Arbeit gelungen sei, eine Maschine zusammenzusetzen, worin explodirendes Schießpulver die Kraft erzeuge, welche 80 pCt. wohlfeiler sei, als die des Dampfes, während der Apparat nur den zwanzigsten Theil des für eine Dampfmaschine von gleicher Kraft erforderlichen Raumes einnehme.

tiven von großer Schnelligkeit erhöht und die regelmäßige Organisation desselben nothwendig.

Auf den gewöhnlichen Straßen tritt die Unmöglichkeit, die Fahrbahn zu verlassen, selten ein. Daß es Hohlwege gibt, die nur ein Fahrzeug aufnehmen können und in welche der Fuhrmann sich nur begeben darf, nachdem er sich durch ein nicht beantwortetes Signal die Gewißheit verschaffte, daß der Weg frei sei, mag nicht zur Vergleichung gezogen werden, da Hohlwege nur noch auf schlechten Nebenstraßen vorkommen. Verwandter ist der Transport des Holzes auf großen Strömen, welcher oft durch so große Fahrzeuge, Flößen, erfolgt, daß die Vermeidung der in der Fahrbahn befindlichen Hindernisse immer schwer, häufig unmöglich ist. Um diesem Uebelstande abzuhelfen und die daraus entspringende Gefahr zu verringern, hat man nicht nöthig gefunden, den Schifffahrts-Verkehr auf flößbaren Strömen zu monopolisiren, und sich begnügt, einige allgemeine gesetzliche Vorschriften zu erlassen. So legt der Rheinschifffahrts-Vertrag jedem Flößer die Verpflichtung auf, sich durch einen, dem Floße eine Stunde vorhergehenden, Nachen ankündigen zu lassen, damit die Fahrzeuge auf dem Strome sich vorsehen und, mit Unterbrechung des Verkehrs zwischen den beiden Stromesufern, die fliegenden Brücken zur Seite gelegt und die stehenden Schiffbrücken theilweise abgefahren werden.

Anstatt der Warnungsnachen lassen sich auf Eisenbahnen viel einfachere Mittel zur Verhütung eines Zusammenstoßes anwenden, weil die Unterhaltung und Beaufsichtigung der Straße ohnehin die beständige Anwesenheit einer großen Anzahl von Arbeitern erfordert. Bisher hat man ihnen bloß aufgegeben, bei Annäherung der Locomotive ein dem Maschinisten sichtbares Zeichen mit dem Arme zu machen, um anzudeuten, daß kein Hinderniß auf der Bahn vorhanden sei; bei Nachtzeit hat man zu demselben Zweck eine an den Wärterhäusern

angebrachte Laterne, mit rothem Glase auf der einen, mit weißem auf der andern Seite, benutzt, und diese einfache Anordnung reichte aus, weil ein eigentliches Begegnen der Wagenzüge, entweder wegen doppelter Spur, wie zwischen Liverpool und Manchester, oder wegen Kürze der Strecke, wie zwischen Nürnberg und Fürth, zwischen Brüssel und Mecheln, selten Statt fand. Soll aber eine einfache Bahn mit Ausweichestellen einem lebhaften und sich kreuzenden Verkehr dienen, so kann die Ausbildung des Systems voranlaufender, sichtbarer oder hörbarer Zeichen keinen Schwierigkeiten unterliegen, indem dazu weder verwickelte, noch eine besondere Geschicklichkeit in der Anwendung bedingende Bestimmungen erforderlich sind. Durch ein allgemeines, öffentliches Reglement wäre den Bahn-Aufsehern vorzuschreiben, in welchem Falle sie einen Wagenzug in die Ausweichung weisen müssen, und in welchem Falle er die Hauptbahn verfolgen soll. Außerdem hätten sie sich nur auf den Gebrauch einiger Zeichen, etwa vermittelst eines Signalhorns, einzuüben, um anzuzeigen, daß die Bahn von Hindernissen zu befreien, daß sie frei, daß sie nicht frei, daß Hülfe nöthig, oder daß ein gegebenes Signal verstanden sei. Nach gewonnener Sicherheit in der Anwendung des Reglements und der Signale könnte auf einer einfachen Bahn mit hinreichend nahe gerückten Ausweichestellen ein sehr lebhafter Verkehr ohne Verwirrung Statt finden, weil die Bahn-Aufseher niemals in Ungewißheit sein würden, wohin ein erscheinender Wagenzug zu richten sei; und in Verbindung mit der noch gebräuchlichen Vereinigung großer Massen zu einem Transporte und der dadurch verminderten Zahl derselben würde die Schnelligkeit der Bewegung eben dazu beitragen, sowohl den Aufenthalt durch Warten in den Ausweichestellen, als die Gefahr eines Zusammenstoßes zu verringern.

Was die Gefahr des Eisenbahn-Betriebs im Allgemeinen betrifft, so haben unbegreiflicher Weise diejenigen Vorstellungen

ihre Geltung noch nicht verloren, welche entstanden, als die Thatsache von der unerhörten Schnelligkeit der Eisenbahn-Fahrten bekannt wurde, bevor man die Mittel, wodurch sie erreicht wird, klar zu erkennen und zu beurtheilen verstand. Jetzt ist hiefür überall Gelegenheit geboten, und achtjährige Erfahrung gibt dem redlichen Frager Antwort auf jeden Zweifel. Dessen ungeachtet würde noch heute die Behauptung, daß die schnelle Fahrt auf Eisenbahnen ungemein viel gefahrloser sei, als alle anderen Beförderungsweisen, unglaubhaft erscheinen. Mit jener ängstlichen Sorgfalt, welche alle neuen Einrichtungen begleitet, sind die wenigen Unglücksfälle auf Eisenbahnen verzeichnet, veröffentlicht und dem Gedächtnisse eingeprägt worden, und alles Unheil, das nicht erfolgt ist, aber erfolgen könnte, schwebt einer fruchtbaren Phantasie als verkörpertes Schreckbild vor. Wird diesem Gefühle des Unbehagens der Nebelschleier abgestreift und sein wahrer Inhalt in einer trockenen statistischen Tabelle dargelegt, so steht die überraschende Wahrnehmung bevor, daß im Verhältniß der Zahl der beförderten Personen jedem Unglücksfalle auf Eisenbahnen vielleicht zehn auf anderen Straßen gegenüber stehen. Die Gewohnheit ist eine Macht, das Ungewohnte ist auch eine, und diese wie jene mag nach Umständen zum Handeln oder zum Unterlassen anfeuern. Kein heftiger Seesturm geht vorüber ohne den Untergang von Menschen und Gütern; jeder heftige Seesturm wird als etwas ganz Ungewöhnliches, als eine Ausnahme von der Regel geschildert; die Register der Versicherungs-Gesellschaften lehren das Gegentheil: Jahr für Jahr, Monat für Monat erneuern sich Trauer und Klage; sie sind zur Gewohnheit geworden. — Noch flog kein Eisenbahn-Dampfwagen in die Luft *), wäh-

*) Seitdem dies geschrieben, ist das Platzen einer Locomotive auf der Darlington-Bahn berichtet, aber nicht bekannt worden, ob der Dampfkessel nach dem neuen Systeme oder nach dem älteren mit nur drei großen Feuerröhren erbaut war.

rend schon Hunderte auf platzenden Dampfbooten das Leben einbüßten; fort und fort heischt das widerstrebend gebändigte Element neue Opfer für seine Dienste, indem es mit den zerspringenden Fesseln seine Bändiger erschlägt; und wenn jene Dienste um solches Wagniß nicht zu theuer erkauft scheinen, wenn der Gedanke an Gefahr nicht den heiteren Sinn einer zur Seite des dampfenden Kessels scherzenden Gesellschaft zu trüben vermag, so ist diese Sorglosigkeit eine Frucht der Gewohnheit. — Niemand wird das luftige Verdeck einer englischen Landkutsche zum ersten Male besteigen und auf dem schwankenden Sitz im unaufhaltsamen Laufe dahin fahren, ohne lebhaft zu empfinden, daß er in einer ernsten Gefahr schwebe. Die Gefahr ist wirklich vorhanden, wie dies die tägliche Erfahrung in zahlreichen Fällen zeigt; Gewohnheit hat damit vertraut gemacht. — Bei den Eisenbahnen übt dagegen noch die Macht des Ungewohnten einen negativen Einfluß aus, und die fleißige Erwägung der bedenklichen erschwert die Würdigung der beruhigenden Neuerungen. Auf gewöhnlichen Land- und Wasserwegen sind die Geschicklichkeit und der gute Wille des Führers, des Kutschers, des Steuermanns, des Lootsen, die Leitung und Beherrschung der Thierkräfte, die Gunst der Elemente unerläßliche Erfordernisse der Sicherheit. Für Eisenbahn-Fahrten ist der Sturm nicht zu fürchten; die Dampfkraft, in den Locomotiven so glücklich beherrscht, daß sie entweichen, aber nicht ihren Kerker zersprengen mag, hat keine Launen und ist nicht reizbar, wie ein flüchtiges, junges Pferd; der Geschicklichkeit und dem guten Willen des Führers aber ist verhältnißmäßig wenig überwiesen: sein Fahrzeug bewegt sich in eisernen Gränzen; er kann darin schnell und langsam, vorwärts und zurück fahren; aber die Bahn seitwärts zu verlassen, steht, wenn er es wollte, nicht in seiner Gewalt, und hätte er den Willen, den Wagenzug in einen Abgrund zu stürzen, so würde er vorher eine besondere Zweigbahn dahin anlegen müssen.

Die Schnelligkeit der Locomotiven steht ungefähr gleich mit der eines Dampfbootes, welches einen Strom von starkem Gefälle hinabfährt; häufig durchzieht der Fluß in kurzen Windungen ein verengtes Bett, und bedeutend steigern sich dann die Anforderungen an Steuermann und Schiff, an Maschinisten und Maschine; das Schiff kann nicht nur die scharf gekrümmte Fahrbahn verlassen; seine eigene Kraft und die des Stromes drängen dazu, und ohne das pünctlichste Zusammenwirken wird die Schwierigkeit nicht mit Erfolg überwunden. Muß die Locomotive eine Krümmung durchfahren, so können Ungeschick oder böser Wille des Maschinisten nur zu dem wahrscheinlich fruchtlosen Versuche führen, durch die höchste Schnelligkeit den Wagen aus dem Fahrgeleise zu bringen.

Man pflegt ein großes Gewicht darauf zu legen, daß böse Buben oder Uebelwollende Stöcke und Steine auf die Eisenschienen werfen und dadurch großes Unheil stiften können. Ohne näher zu erörtern, welches Unheil die Bosheit bei jeder anderen Beförderungsweise anrichten kann, mag man sich dabei beruhigen, daß die bereits eingeführten und noch einzuführenden Vorrichtungen an den Locomotiven zur Entfernung beweglicher Hindernisse von der Bahn den sichersten Erfolg verheißen.

Wider einen anderen Wagen in derselben Fahrbahn zu rennen, ist so ziemlich alles, was einem Eisenbahn-Dampfwagen angethan werden kann; der Fall kam schon mehrmals vor und hatte meist zur Folge, daß die Reisenden einen Stoß empfanden und daß die Fahrt unterbrochen wurde; ein Herauswerfen der Passagierwagen aus dem Geleise und körperliche Verletzungen sind bis jetzt sehr selten gewesen.

Die regelmäßige Einrichtung des Betriebs auf Eisenbahnen, das heißt die Feststellung bestimmter Abfahrtzeiten, welche meistens zweckmäßig erachtet worden, ist nicht sowohl aus einer inneren Nothwendigkeit hervorgegangen, nicht sowohl aus der Unmöglichkeit, unbestimmte Abfahrtzeiten zu gestatten, als aus

mehren, je nach dem Orte und der Zeit verschiedenen, Nebenumständen. Dahin gehören die Kürze der angelegten Strecken, der mangelnde Anschluß von Seitenbahnen, besonders aber der vorwiegende Einfluß des Personen-Transports, welcher seiner Natur nach, sobald er auf den Zusammenfluß Vieler zu einer Fahrt berechnet wird, bei allen Beförderungsweisen eine vorausgehende Feststellung und Bekanntmachung der Abfahrtzeiten erheischt. — An einzelnen Puncten, z. B. zwischen London und Greenwich, finden Abfahrten von fünfzehn zu fünfzehn Minuten Statt, und eine so oft gebotene Gelegenheit zum Gebrauche der Bahn wird allerdings wenig Lücken lassen. Wenn auf anderen Bahnen die Abfahrtzeiten weiter aus einander gerückt werden, so geschieht dies nicht sowohl, weil die Beschaffenheit des Weges der öfteren Fahrt Schwierigkeiten entgegenstellt, sondern weil Anzahl und Menge der Beförderung suchenden Personen und Waaren eine Vermehrung der Fahrten nicht erfordern. Wäre zwischen Liverpool und Manchester der Verkehr doppelt so groß, als er ist, so würde der Abstand der Abfahrtzeiten ohne Anstand um die Hälfte verkleinert werden können. Weniger aber, als bei Doppelbahnen, läßt sich das Bedürfniß oder die Zweckmäßigkeit einer festen Regel für lange einfache Bahnen mit Ausweichestellen nachweisen. Es würde dabei von der Unterstellung auszugehen sein, daß den von entgegengesetzten Puncten abfahrenden Locomotiven nicht nur genau die Zeit der Abfahrt, sondern auch die Geschwindigkeit des Laufes und die Stelle, wo von der einen die Ausweichung zu nehmen ist, um die Vorüberfahrt der entgegenkommenden abzuwarten, vorzuschreiben wäre; und obgleich nun bei weiterer Vervollkommnung der Maschinen die pünctliche Befolgung der Vorschrift vielleicht im Gewöhnlichen zu erzielen sein dürfte, so ist doch nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen noch nicht darauf zu rechnen. Die Bahn von Brüssel nach Mecheln war einfach und hatte nur eine einzige

Ausweichestelle, bei Vilvorde; als die Strecken von Antwerpen und von Termonde nach Mecheln angeschlossen waren, wurde der Dienst so eingerichtet, daß der von Antwerpen kommende Wagenzug sich in Mecheln mit dem von Termonde kommenden vereinigte; allein trotz der Kürze der letzteren Strecken wurde die vorher bestimmte Zeit der Ankunft so oft von einem oder dem anderen der Züge nicht eingehalten, daß man nöthig fand, den Ausbau der zweiten Bahn von Mecheln nach Brüssel aufs Aeußerste zu beschleunigen; und seitdem fuhren die Züge von Antwerpen und von Termonde nach Brüssel unabhängig von einander, so daß die etwaige Unregelmäßigkeit ihrer Ankunft keinen Aufenthalt verursacht. In ähnlicher Weise gehen seit Vollendung des **Grand Junction Railway**, welcher die Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester in der Mitte des Weges erreicht, die Locomotiven von Birmingham in ununterbrochener Fahrt bis Liverpool, ohne auf den Zug von Manchester zu warten; und diese Einrichtung war um so zweckmäßiger, als wenigstens bis jetzt die Abfahrtzeit der Birminghamer Locomotive von dem Anschlußpuncte aus nach Liverpool ziemlich unbestimmt und unregelmäßig gewesen ist.

Die Entfernung zwischen Birmingham und Liverpool beträgt zwanzig preußische Meilen; je weiter die Puncte aus einander rücken, desto unzureichender wird bei einfachen Eisenbahnen mit Ausweichestellen die mathematische Vorausberechnung der Treffpuncte der sich kreuzenden Locomotiven. Denkt man sich eine Bahn von etwa dreißig Meilen Länge, auf welcher von jedem Endpuncte aus täglich acht Abfahrten Statt finden, so würde jede Locomotive sechs- bis achtmal eine entgegenkommende vorbeifahren lassen müssen, selbst wenn auf einen unabhängigen, nicht von den Endpuncten ausgehenden oder sie nicht erreichenden, Zwischenverkehr keine Rechnung gemacht wird. Es wäre mithin, in so fern (zur Erzielung der Regelmäßigkeit und Ordnung) Abfahrtzeit und Treffpuncte voraus festgestellt werden

sollen, täglich wenigstens achtundvierzigmal die Aufgabe zu lösen, mit einer Locomotive zu einer bestimmten Zeit an einem bestimmten Orte einzutreffen, und würde die Aufgabe nur einmal nicht gelöset, so müßte das künstliche Uhrwerk in Verwirrung oder Stocken gerathen. Es leuchtet ein, daß diese Regelmäßigkeit zur größten Unregelmäßigkeit, diese Ordnung zur größten Unordnung führen müßte, daß die Einrichtung als ein hübscher, zahlenreicher Plan zu Papier, aber niemals zur Ausführung gebracht werden könnte. Es wird zugleich einleuchten, daß die Aufrechthaltung der Ordnung auf einer langen einfachen Bahn eher zu erzielen ist, wenn nach der oben gegebenen Andeutung zahlreiche, wenn auch kurze, Ausbiegeplätze vorhanden, die Wagenführer, eben so wie auf gewöhnlichen Straßen, den Bahnaufsehern Folge zu leisten schuldig, und letztere durch einfache Vorschriften befähigt sind, jedem Wagenzuge zu jeder Zeit und an jedem Orte den zur Vermeidung von Aufenthalt und Störung einzuhaltenden Weg anzuweisen. Man wird endlich nicht verkennen, daß diese Anordnung, vermittelt durch ein vom Staate zu erlassendes Policei-Reglement, mit den an eine öffentliche Straße zu stellenden Anforderungen vollkommen übereinstimmt, indem die Bahn-Policei unabhängig denjenigen gegenübersteht, welche die Bahn gebrauchen.

Sollte aber selbst die vorausgehende Feststellung der Abfahrtzeiten von gewissen Puncten, sowohl für die Waaren, als für die Personenzüge erfolgen, so würde auch daraus eben so wenig folgen, daß alle Locomotiven Eigenthum einer einzigen Gesellschaft sein sollten, als alle an vorausbestimmten Stunden von London abfahrenden Dampfboote Eigenthum einer einzigen Gesellschaft sind.

Die Nothwendigkeit des Ausweichens der Wagenzüge wird theilweise vermieden, wenn durchgehend zwei Schienenpaare niedergelegt werden, damit jedes immer nur nach Einer Richtung von den Locomotiven befahren werde. Dieses Auskunftmittel

reicht jedoch dann nicht aus, wenn der Verkehr sehr lebhaft wird oder wenn, wie zu hoffen, die Zahl der Fahrten wegen verringerter Kraft der Ziehwagen zunimmt; denn alsdann muß sich häufig das Bedürfniß einstellen, in derselben Richtung mit dem schnelleren Fahrzeuge an einem sich langsamer bewegenden vorbeizufahren. Jede öffentliche Straße, deren Breite Raum für zwei Fahrzeuge darbietet, gestattet nicht nur, in entgegengesetzter, sondern auch in derselben Richtung an einander vorbeizufahren; hierin liegt ein bedeutender Unterschied gegen Eisenbahnen mit doppelter Spur, den zu heben es erforderlich ist, das eine Schienenpaar mit dem anderen in ganz kurzen Zwischenräumen durch besondere, an den Enden bewegliche Schienenstränge in Verbindung zu setzen. Die jetzt zu diesem Zwecke üblichen Vorrichtungen befriedigen zwar das augenblickliche Bedürfniß, sind aber im Ganzen höchst unvollkommen. Als im Jahre 1826 das englische Parlament die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester concessionirte, schrieb es die Anlage besonderer Ausweiche-Vorrichtungen in Zwischenräumen von etwa hundert fünfzig Ruthen vor; diese Vorschrift wurde in einer Ergänzungs-Acte vom 22. April 1831 zurückgenommen, weil so viele Ausweichungen auf einer doppelten Bahn nicht nothwendig und selbst nachtheilig erschienen, nachdem in Folge der großen Schnelligkeit und der großen Zugkraft der Locomotiven die Dauer und die Zahl der Fahrten, im Verhältnisse zu der Masse der beförderten Waaren und Personen, ungemein gering gewesen, und ein unerwartetes Begegnen der Züge mit Leichtigkeit vermieden worden war. Auf demselben Grunde beruht die Beibehaltung der bekannten Stephenson'schen Ausweiche-Vorrichtung, wodurch anstatt abgesonderter, beweglicher Schienenstücke ein vollständiges, bewegliches Stück der Eisenbahn selbst in die Richtung gebracht wird, welche die Locomotive verfolgen soll. Diese Vorrichtung, zuverlässig, aber schwerfällig, würde, wenn häufiger Gebrauch davon hätte gemacht werden müssen, längst

durch zweckmäßigere ersetzt sein, wie dies schon aus den auf älteren Eisenbahnen angewandten Mitteln hervorgeht. Da es nämlich mit dem Zwecke derselben nicht vereinbar war, jede Ausweichestelle unter die Obhut eines eigenen Wächters zu stellen, so gebot die Nothwendigkeit, auf Einrichtungen zu sinnen, deren die Führer der Wagen sich ohne fremde Hülfe und ohne Mühe bedienen konnten, und wirklich findet man auf den älteren Bahnen in dieser Beziehung bereits so manche sinnreiche Erfindung angewandt, daß, wenn das Gebot der Nothwendigkeit fortgedauert hätte, man zweifelsohne schon jetzt dahin gelangt sein würde, mit den Locomotiven ohne fremde Hülfe, und ohne sie zu verlassen, von einer Bahn in die andere hinüber zu fahren. Hiedurch aber würde das Hinderniß, mit der schnelleren Locomotive die langsamere zu überholen, gehoben und die Möglichkeit des lebendigsten, uneingeschränktesten Verkehrs auf Eisenbahnen eröffnet sein.

Allerdings wird die Vorstellung von der großen Gefahr eines fessellosen, weder in Rücksicht auf Zahl, noch auf Zeit, noch auf Schnelligkeit geregelten Gebrauchs der Dampfwagen noch lange ihre einflußreiche Geltung behaupten. In neuerer Zeit ist der Begriff der Sicherheits-Policei so unendlich weit geworden, daß kaum ein Gewerbe existirt, welches ihm nicht verfallen wäre, und die neue Institution wird sich ihm ebenfalls unterordnen müssen. Es gäbe aber vielleicht ein einfaches Mittel, die Ansprüche der continentalen Policei herabzustimmen, wenn man sie veranlaßte, die thatsächlichen Zustände auf der Themse bei London zu untersuchen. Denn sollte auch das unermeßliche, lebensgefährliche Treiben und Wogen und Drängen auf jenem Strome in sicherheits-policeilicher Hinsicht durchaus unzulässig erfunden, sollte auch aus sicherheits-policeilichen Rücksichten für nöthig erachtet werden, die Hälfte des Handels und die Hälfte der Bevölkerung von London nach einem anderen Puncte der Küste zu verpflanzen, damit policeiliche Ordnung und Sicher-

heit auf der Themse eingeführt werden könne: so würde daraus den Eisenbahnen noch kein Nachtheil erwachsen, weil auf ihnen der Verkehr niemals zur Hälfte so gefährlich werden kann, als jener auf der Themse es gegenwärtig ist.

Durch die unter 1 bis 7 beleuchteten Puncte dürften die wesentlichen Unterschiede, welche zwischen Eisenbahnen und anderen Straßen bestehen, für den vorliegenden Zweck mit hinreichender Vollständigkeit erörtert sein, und wollte man auch die Untersuchung über jene Unterschiede noch weiter ausdehnen, so würde sich doch ergeben, daß es deren keine gibt, welche die gesetzgebende Gewalt bewegen könnten, den Gebrauch der neuen Straßen einer Gesellschaft als Monopol zu überlassen und von dem Grundsatze abzuweichen, daß der Staat die Abtretung des Privateigenthums nicht zu Privatzwecken erzwingen soll.

Diejenigen Unterschiede aber, welche wirklich bestehen, sind beinahe ohne Ausnahme Unvollkommenheiten und Uebelstände, deren Fortdauer und Zunahme von der Monopolisirung des Verkehrs zu erwarten, deren Beseitigung hingegen nur dann zu hoffen ist, wenn der freie, öffentliche Gebrauch das Streben nach fortschreitender Verbesserung und nach innigerer Verschmelzung mit vorhandenen Zuständen begünstigt.

Die Aufgabe der Gesetzgebung wird sich hiernach scharf begränzen und klar auffassen lassen.

Ihr ist die Anwendung eiserner Schienen eine Verbesserung der öffentlichen Straßen, zu deren Einführung ihre unentbehrliche Mitwirkung in Anspruch genommen und gern gewährt wird. Weiterhin hat sie mehr eine negative, als eine positive Einwirkung auszuüben. Sie soll nicht den Verkehr auf Eisenbahnen in eine bestimmte Richtung zwingen, noch weniger soll sie einzelnen Personen das Recht einräumen, einen solchen Zwang auszuüben. Sie hat darauf zu wachen, nicht durch positive Bestimmungen die Ausdehnung und Vervoll-

kommnung des neuen Communications-Mittels zu hindern und Bewilligungen zu vermeiden, wodurch unter der Form der Verbesserung öffentlicher Straßen das Wesen, die öffentliche Straße selbst, verschwinden würde. Sie wird unter allen Umständen die Trennung des Rechtes, für den Gebrauch einer Straße Zölle zu erheben, von dem Rechte, eine Straße gegen Erlegung der Zölle zu gebrauchen, aufrecht halten; sie wird die Uebertragung des Einen auf ein Individuum oder auf eine Corporation gestatten; sie wird das Andere als ein unveräußerliches, unübertragbares Recht Aller bewahren. Der Einzelne oder der Verein, von dem die Straße erbaut wird, ist ihr der Stellvertreter der Staatsverwaltung, unterworfen denselben Verpflichtungen, welche die Staatsverwaltung sich selbst auferlegen würde, wenn sie die Straße baute. Der Einzelne oder der Verein, welcher die Straße gebraucht, ist ihr ein Unterthan, unterworfen denselben Verpflichtungen, zugelassen zu denselben Rechten, wie jeder andere Unterthan. Will der Erbauer selbst zugleich die Straße gebrauchen, so steht er zum Staate in zweierlei, streng zu sondernden Beziehungen, eben so, wie der Pachter eines Canal-Zolles, der zugleich Schiffseigenthümer wäre, als Pachter und als Schiffer zwei durchaus getrennte Stellungen zum Staate einnehmen würde.

Nur weil die doppelte Eigenschaft der Eisenbahn-Gesellschaften nicht genügend unterschieden worden, waren in manchen Ländern Bestimmungen möglich, welche mit den Lehren der Staatswissenschaft unvereinbar sind, und eben die Nothwendigkeit der Unterscheidung ist es, wodurch die gesetzlichen Feststellungen über den Gebrauch der Eisenbahnen erschwert scheinen, indem mit wenigen Ausnahmen die Unternehmer von Eisenbahn-Anlagen nicht nur zugleich die Beförderung der Waaren und Reisenden übernommen, sondern selbst den letzteren Zweck in den Vordergrund gestellt haben; indem voraussichtlich ferner entstehende Gesellschaften nicht minder ihr Au-

genmerk vorzugsweise auf die Bewirkung der Transporte richten und dazu eine besondere, ihnen eigenthümliche Straße als eines der erforderlichen Mittel betrachten werden. Wenn nun eine solche Verwechselung der Begriffe zurückzuweisen und den Unternehmern des Baues ein Vorzugsrecht für den Gebrauch nicht einzuräumen ist, so muß dagegen das Recht des Gebrauches den Unternehmern der Anlage, eben so wie dem übrigen Publicum, ungeschmälert erhalten werden, und in diesem Rechte liegt allerdings der Keim zu der thatsächlichen Ausschließung einer anderweitigen Concurrenz, weil die Bau-Unternehmer Gelegenheit und Kräfte haben, sich als Transport-Unternehmer in eine vortheilhaftere Stellung zu versetzen, als andere und insbesondere spätere Mitbewerber. Selbst in England, wo die Gesetzgebung mehr als in allen anderen Ländern die Befugniß des Publicums zur Befahrung der Eisenstraßen zu erhalten strebte, hat bis jetzt eine ausgedehnte Concurrenz nicht Statt gefunden. Außerdem aber, daß die Gesellschaft der Bahn von Liverpool nach Manchester durch das Parlament zur Bewirkung der Transporte zugleich ermächtigt und aufgefordert wurde, während in späteren Fällen nur die Ermächtigung, nicht die Aufforderung, ausgesprochen ist, übernahm jene Gesellschaft das Transport-Geschäft unter ganz eigenthümlichen Verhältnissen, indem aus ihrem Schooße die modernen Transportmittel auf Eisenbahnen eigentlich als erste Erfindung hervorgingen und zunächst von ihr weiter ausgebildet wurden. Hat die Gesellschaft, wie man ziemlich allgemein annimmt, nebenbei jede Mitbewerbung abzuwehren gestrebt, so konnte dies dennoch nur so lange vollständig gelingen, als nicht andere Bahnen sich derjenigen von Liverpool nach Manchester angeschlossen hatten; denn gegenwärtig fahren auf derselben bereits die Locomotiven von drei verschiedenen Gesellschaften. Je mehr in England die Eisenbahnen in einander greifen werden, desto häufiger werden sich ähnliche Verhältnisse wiederholen und desto eher werden den Unternehmern für

die Erbauung und Benutzung von Eisenbahnen andere für die Benutzung allein zur Seite treten.

Auch für Deutschland liegt die Möglichkeit und selbst das Bedürfniß einer unverzögerten Concurrenz bei Benutzung der Eisenbahnen zwischen den Erbauern und anderen Unternehmern nicht ferne. Wenn die Bahnen von Berlin nach Potsdam einerseits, von Magdeburg nach Leipzig und Dresden andererseits durch das Zwischenstück von Potsdam nach Köthen in Verbindung gesetzt werden, so mag es nimmer dem Interesse des Publicums oder der Gesellschaften selbst entsprechen, daß, um von einem Endpuncte zum anderen zu gelangen, drei- oder viermal neue Locomotiven und Wagen benutzt werden müssen. Wenn in Köln von vier verschiedenen Richtungen her, von Düsseldorf, Minden oder Elberfeld, Bonn und Belgien, Eisenbahnen münden und die Stadt auf die Leitung der drei ersten Unternehmungen keinen, auf die der letzten nur einen untergeordneten Einfluß ausübt, so würde es überraschend und unnatürlich erscheinen, wenn ein so bedeutender Handelsplatz die Beurtheilung und Befriedigung seiner Bedürfnisse lediglich den benachbarten Städten überlassen und sich nicht die Ausfüllung allenfallsiger Lücken vermittelst einer besonderen Transport-Unternehmung vorbehalten wollte.

Nicht immer tritt die Aufforderung zur Concurrenz so deutlich hervor, nicht immer ist ihr unmittelbares Einschreiten so gewiß, und häufig möchten Unternehmer auf die Anlage einer Eisenbahn verzichten, wenn sie nicht versichert wären, alle Mittel zu ihrer Verzinsung in volle Wirksamkeit setzen zu können, ohne mit ihrer Berechnung auf das zweifelhafte Auftreten besonderer Betriebs-Unternehmer angewiesen zu sein. Das Gesetz darf daher die Baugesellschaften keinen Beschränkungen unterwerfen, wodurch sie verhindert werden könnten, das, was die Eisenbahnen in ihrem gegenwärtigen Zustande darzubieten vermögen, vollständig zu leisten, sollte sich auch damit die Gefahr

verbinden, die Benutzung mancher Strecken durch eine einzige Corporation zu erleichtern oder zu verlängern. Es erscheint bedenklich, ein gewisses Gut der Gegenwart für ein ungewisses Erbe der Zukunft zu opfern, und Vieles muß noch geschehen, bevor der Eisenbahnen letztes Ziel, nämlich die Gleichstellung mit gewöhnlichen Landstraßen in der Zwanglosigkeit des Gebrauchs, erreicht ist. Sie müssen in großer Ausdehnung vorhanden, an einander angeschlossen, auf dem Lande und im Innern der Städte verzweigt sein; die Fahrzeuge müssen biegsamer, die Locomotiven kleiner, die Ausweichungen leichter werden, — alles Gegenstände, deren Verwirklichung ohne Ueberspannung und bald erwartet werden darf, welche aber auch eben abgewartet werden muß.

Die Gesetzgebung hat zwei Klippen sorgfältig zu vermeiden, und zwar erstens: Bestimmungen, geeignet, die Concurrenz bei Benutzung einer Eisenbahn zu verhindern; zweitens: Bestimmungen, geeignet, den Gebrauch der Eisenbahn durch die erbauende oder überhaupt durch eine einzige Gesellschaft zu erschweren. In den nachfolgenden Vorschlägen und Bemerkungen ist versucht, anzudeuten, wie diese Aufgabe zweckmäßig gelöset werden möchte.

Als unwandelbare Bedingung ist der Grundsatz festzuhalten, daß Eisenbahnen öffentliche Straßen sind, zu deren Gebrauch gegen Erlegung des vom Staate bewilligten Bahngeldes und unter Beobachtung der vom Staate erlassenen Vorschriften Jedermann das unbedingte Recht und Niemand ein Vorzugsrecht haben soll.

Damit der praktischen Anwendung dieses Grundsatzes nicht künstliche Schwierigkeiten entgegengestellt werden, hat die Staatsverwaltung für die Bauplane ihre Genehmigung vorzubehalten und dieselben einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen, um sich zu überzeugen, ob die möglicher Weise zu erwartenden Seitenanschlüsse mit Leichtigkeit bewirkt werden können, ob bei der

Wahl der Endpuncte die eventuelle, ununterbrochene Fortsetzung der Bahn gehörig berücksichtigt, ob ferner die Endpuncte einen bequemen Anschluß an den inneren Verkehr der betreffenden Städte gestatten, sei es durch Verzweigungen, brauchbar für den Dienst mit Pferden, oder durch unmittelbaren Uebergang auf die gewöhnlichen Straßen. Die Isolirung der Endpuncte oder einzelner zwischenliegender Stellen, wo ein bedeutender Verkehr Statt finden wird, ihre Umschließung mit Gebäuden und Mauern, welche die Erreichung durch Seitenbahnen schwierig oder unthunlich machen, ist sorgfältig zu vermeiden.

Wo möglich hat der Staat sich das Recht vorzubehalten, nachdem gewisse vorher zu bestimmende Bedingungen in Erfüllung gegangen sein werden, die Niederlegung eines zweiten Schienenpaares fordern zu dürfen. Bei Genehmigung der Baupläne wird hierauf Rücksicht zu nehmen sein.

Von großer Wichtigkeit ist die in die englischen Concessionen aufgenommene Bestimmung, welche Jeden zur Anlage einer Zweigbahn nach der Hauptbahn berechtigt und die Bahn-Gesellschaft verpflichtet, die Verbindung gegen Vergütung der Kosten herzustellen.

Je strenger die Unternehmung des Baues von der Unternehmung des Transports unterschieden werden muß, desto schärfer ist festzustellen, was zur eigentlichen Bahn-Anlage und was zur Beförderung auf derselben gehört. Zwei Grundsätze sind hiefür anzuwenden. Erstens: Alles unter dem Schutze des Expropriations-Rechtes Erworbene und Erbaute gehört zur Bahn und soll gegen Entrichtung einer Abgabe von denjenigen benutzt werden können, welche die Bahn mit Waaren oder Personen befahren. Zweitens: Die zum Betriebe der Eisenbahn mit Dampfkraft im Allgemeinen erforderlichen Anstalten, welche von den concurrirenden Transport-Unternehmern gemeinschaftlich und abwechselnd benutzt werden können, gehören zur Bahn-Anlage.

Das Recht der Expropriation kann unbedenklich für die größeren Einrichtungen zur Erleichterung des Verkehrs an den Abfahrtstellen gewährt werden, wenngleich ihnen auf den ersten Blick diese Begünstigung nicht zuzukommen scheint. Unverkennbar aber gereichen sie dann zum öffentlichen Nutzen, wenn sie nicht ausschließlich einer einzigen Gesellschaft, sondern allen früher oder später in Concurrenz tretenden Gesellschaften oder Individuen offen stehen. Wären sie Privat-Eigenthum, so würde der Mitbewerbende vorher ähnliche Einrichtungen an anderer Stelle zu treffen, mithin ein Capital nutzlos zu verwenden haben, und diese doppelte Verwendung soll im öffentlichen Interesse vermieden werden, weil sie jener Gesellschaft, welche sich zuerst in Besitz setzte, die lange Dauer eines thatsächlichen Monopols sichert. Eben die Nothwendigkeit einer doppelten Capital-Anlage, welche sich an die Concurrenz der Transport-Unternehmer in manchen Dingen knüpft, ist der gefährlichste Feind derselben; es läßt sich ihr ohne Mühe eine große Ausdehnung geben; das Gesetz muß sie in die engsten Gränzen einschließen.

Sind mit bedeutenden Abfahrtstellen Räume in Verbindung gebracht, worin die Reisenden sich vor der Abfahrt versammeln, so gehören sie zur Bahn-Anlage und müssen unentgeltlich jedem zugänglich sein, welcher sich mit einer Karte zur Fahrt versehen hat, ohne Rücksicht auf den Eigenthümer des abfahrenden Wagenzuges. Eben so ist es mit den Räumen für die vorübergehende Niederlegung aufzuladender Waaren zu halten, nur daß die Bahn-Gesellschaft für die Benutzung derselben eine bestimmte Abgabe zu erheben hat. Die concurrirenden Transport-Unternehmer sind an die von der Bahn-Gesellschaft gewählten Abfahrtstellen nicht gebunden, allein sie dürfen ihnen nicht verschlossen werden.

Räume für die Aufstellung von Locomotiven und Wagen gehören nur dann zur Bahn-Anlage, wenn sie unter dem Schutze des Expropriations-Gesetzes erworben worden, oder wenn sie in

unmittelbarer Verbindung mit der Bahn stehen. In diesen Fällen soll der Tarif die Feststellung der nach dem Flächeninhalt und der Zeit zu entrichtenden Miethe enthalten, und wenn Anmeldungen aus Mangel an Raum nicht befriedigt werden können, so muß für das nächstfolgende Jahr öffentliche Versteigerung eintreten.

Die Errichtung von Waaren-Lagerhäusern ist für eine Bahn-Gesellschaft selten oder niemals zweckmäßig. Wo das Bedürfniß besteht und der Anschluß an die vorhandenen zu große Kosten verursacht, wird die Befriedigung füglich der betreffenden Gemeinde oder dem örtlichen Handelsstande überlassen. Wenn aber eine Bahn-Gesellschaft selbst Lagerhäuser zur Aufnahme der auf der Bahn circulirenden Waaren erbaut, so gehören sie zur Bahn-Anlage und sind gegen ein bestimmtes Lagergeld allen die Bahn berührenden Waaren zu eröffnen.

Anstalten zum Wägen der Waaren und Fahrzeuge sind von der Bahn-Gesellschaft einzurichten und zu bedienen. Die Verwägung beim Abgange, zur Feststellung des bahngeldpflichtigen Gewichtes, erfolgt unentgeltlich; wenn bei der Ankunft der Wagenführer oder Waarenempfänger Verwägung fordert, so ist dafür eine Gebühr zu entrichten.

Die auf allen Eisenbahnen in gewissen Entfernungen zu errichtenden Stationen zur Versorgung der Locomotiven mit Wasser und Kohlen oder Holz müssen von der Bahn-Gesellschaft angelegt werden; für ihre Benutzung hat der Staat den Tarif festzustellen. Dasselbe tritt ein, wenn auf einer Eisenbahn schiefe Ebenen mit scharfer Ansteigung vorkommen, zu deren Ueberwindung stehende Maschinen erforderlich sind. Die von der Bahn-Gesellschaft herzustellenden und in Thätigkeit zu erhaltenden Maschinen müssen jeden erscheinenden Wagenzug, gegen Entrichtung eines feststehenden Zolles, heranziehen oder hinablassen. Wenn schiefe Ebenen zwar ohne stehende Maschinen brauchbar, aber auf die Anwendung von Hülfs-Locomoti-

ven berechnet sind, so scheint es angemessen, der Bahn-Gesellschaft die Verpflichtung aufzulegen, an dem betreffenden Orte eine Locomotive aufzustellen, um zu bestimmtem Preise denjenigen Hülfe zu leisten, welche sie in Anspruch nehmen.

Im Interesse der Bau-Gesellschaften sind in dem Bahngeld-Tarif drei verschiedene Sätze für Personen, mit genauer Angabe der Eigenschaften der Wagen, wofür sie gelten, festzustellen, oder es ist ihnen das Recht einzuräumen, das Maximum des Personengeldes nicht allgemein, sondern nur für Personenwagen von einer gewissen Beschaffenheit zu erniedrigen. Ferner müssen sie ermächtigt sein, abweichend von dem Gebrauche in England, wo der Tarif nur für Personen und Waaren besteht, von den Locomotiven und anderen Fahrzeugen ein Bahngeld nach dem aufzustempelnden Gewicht, abgesehen von der Ladung, zu erheben, um die unentgeltliche Benutzung der Bahn mit leeren Wagen zu verhindern *). Dies ist auch deßhalb nöthig, damit der Tarif für Waaren auf zwei Abstufungen beschränkt werden könne (die eine für Steinkohlen und andere rohe Stoffe von geringem Werthe, die zweite für so genannte Handelsgüter und verwandte Gegenstände), indem durch die besondere Belastung der Fahrzeuge eine Ausgleichung der Einnahme bei leichten Waaren von großem Umfange, welche im Verhältniß zum Gewichte mehr bezahlen sollen, entsteht. Von anderer Seite wird es durch die Vereinfachung des Tarifs unnöthig, den Einnehmern das Recht zur Untersuchung der Ladung unter dem Vorwande des Verdachts falscher Angabe zuzuerkennen, und Streitigkeiten über die Höhe des Bahngeldes können kaum vorfallen.

---

*) Der Verfasser schlug im Herbste 1835 zu diesem Ende einen Pfennig pro Centner und Meile vor; für die Bahn von Paris nach Versailles sind 6 Centimes pro Tonne und Kilometer, 2¼ Pfennig pro Centner und Meile bewilligt.

Wenn eine zur Erhebung des Bahngeldes berechtigte Gesellschaft zugleich Transport-Unternehmerinn ist, so würde sie die Macht haben, jede Mitbewerbung auszuschließen, wenn sie zwischen den Frachtpreisen, aus Bahngeld und Zuggeld zusammengesetzt, und dem Bahngelde allein einen so geringen Unterschied machte, daß davon die Kosten des Transports nicht bestritten werden könnten. Eine solche Herabsetzung der Frachten würde nicht zum Vortheile, sondern zum Nachtheile des Publicums gereichen, weil sie in der Wirklichkeit nichts Anderes wäre, als eine Erniedrigung des Bahngeldes für eine einzige Gesellschaft. Kann aber die Anlage sich bei dem herabgesetzten Bahngelde verzinsen, so soll diese Wohlthat dem Publicum zufließen und nicht dadurch unwirksam werden, daß die Frachtsätze unter dem Schutze eines thatsächlichen Monopols unverändert bleiben.

Zur Abhülfe dieses Uebelstandes tritt scheinbar das Bedürfniß einer Einmischung der Staatsregierung in die inneren Verhältnisse und in die Geschäftsführung der Gesellschaften hervor; einer Einmischung, welche immer ein Uebel und in der gegenwärtigen Zeit ein um so größeres wäre, als ohnehin das System der Bevormundung bereits eine so ungemessene Ausdehnung gewonnen hat, daß es zweifelhaft wird, ob die Staatsregierungen bestimmt seien, die Entwickelung und Ausbildung der moralischen, intellectuellen und materiellen Kräfte der Völker zu schützen, oder ob die Völker bestimmt seien, durch die Regierungen entwickelt und ausgebildet zu werden.

In so fern eine öffentliche Straße, anstatt von der Staatsverwaltung, von Privat-Unternehmern erbaut ist, gebührt ersterer auf alle die Straße als solche unmittelbar betreffenden Angelegenheiten derselbe Grad des Einflusses und der Einwirkung, welche sie ausüben würde, wenn die Anlage von ihr selbst ausgeführt wäre, und es muß ihr gegenüber ein Vertreter der Unternehmer sowohl, als ein angreifbares Object vorhanden sein, um die Ausführung ihrer Anordnungen zu vermitteln und zu

sichern. Nicht zu verwechseln mit diesem Aufsichtsrechte über die öffentliche Straße ist die Stellung des Staates zu den Eigenthümern des Capitals, wodurch der Nation die Straße erworben wurde. Es ist, was die Straße betrifft, ganz gleichbedeutend, ob das dazu erforderliche Capital von einem Einzelnen oder von Mehren hergegeben worden, und so wie der Staat keine Veranlassung hat, einen Privatmann unter Vormundschaft zu nehmen, weil er sein Vermögen oder einen Theil desselben auf Erbauung einer Straße verwandte, so soll er auch in seinen Beziehungen zu der Geschäftsführung von Actien-Gesellschaften deßhalb keine Aenderungen treffen, weil von dem Gesellschafts-Capital Straßen erbaut wurden.

Auf die Actien-Gesellschaften an sich übt der Staat eine Einwirkung aus, indem der Gesellschafts-Vertrag seiner vorgängigen Genehmigung unterworfen wird, um die Sittlichkeit und die Nützlichkeit oder Zulässigkeit des Zweckes, so wie die Sicherung des Publicums und theilweise der Interessenten vor Benachtheiligung zu prüfen. Durch die Genehmigung empfangen die Gesellschaften von dem Staate das für die Verhältnisse der Mitglieder unter sich und für jene zum Publicum zur Richtschnur dienende Gesetz; die Uebertretung desselben ist durch die Anordnungen des Gesetzes selbst zu erschweren und, wenn sie doch eintritt, zu bestrafen; daß aber eine Uebertretung nicht Statt finde, daß das Vermögen der Gesellschaft dem Gesetze gemäß verwaltet werde, dafür soll der Staat die vorbeugende Sorge und die Verantwortlichkeit durch beständige nähere Aufsicht und Einmischung keineswegs übernehmen, und wenn dies in einzelnen Fällen bei großen Versicherungs- oder Bank-Gesellschaften, wegen der gesteigerten Gefährdung des Publicums, dennoch geschehen, so wird sich die Ausnahme, wenn überhaupt, weniger durch ihre Zweckmäßigkeit in den betreffenden Fällen, als durch mangelhafte Bestimmungen des Grundgesetzes der Gesellschaften rechtfertigen lassen. Weniger noch, als in die Ver-

waltung des Capitals zur Anlage einer Straße, kann die Einmischung des Staates in die Verwaltung des Capitals zum Betriebe eines Gewerbes, wie die Bewirkung von Transporten auf Eisenbahnen, als nöthig oder nützlich erkannt werden, weil die bei jenem zu behauptende Verwandtschaft mit einem zum National-Vermögen gehörenden Objecte bei diesem ganz wegfällt.

Um nun den Actien-Gesellschaften die erforderliche Selbstständigkeit und Freiheit in der Verwaltung ihrer eigenen Angelegenheiten zu erhalten, zugleich aber den Uebelstand einer willkürlichen Verdrängung jeder Concurrenz zu heben, wird folgendes Verfahren zu empfehlen sein.

Nach Vollendung der Bahn stellt eine förmliche Aufnahme die Capital-Summe fest, welche auf diejenigen Anlagen verwandt wurde, wofür das Bahngeld oder eine besondere Abgabe bewilligt ist; jede spätere Anlage wird nur dann als zur Bahn gehörig betrachtet, wenn der Staat die vorgängige Genehmigung ertheilt hat.

Die Unternehmer lassen nach einer der Regierung zur Einsicht mitzutheilenden Instruction sorgfältige Rechnung führen über die Beträge, welche sie für den Gebrauch jener Anlagen wirklich erhoben haben *oder zu erheben berechtigt gewesen wären.* Ohne den Beweis des Gegentheils findet die Rechnung der Unternehmer Glauben, da eine absichtliche Umgehung des Gesetzes, als an ein Mitwissen und Mitwirken vieler, zum Theil nicht dabei interessirten, Personen geknüpft, nicht vorausgesetzt werden soll. Fälschungen und Auslassungen werden bestraft; die Strafe trifft den des Vergehens schuldigen Unterbeamten und die Unternehmer; sie kann jedoch nur von dem gewöhnlichen Richter auferlegt werden.

Von der Summe der Rechnung werden die Unterhaltungs- und Verwaltungs-Kosten, nach einer durch die Staatsregierung unter Zuziehung der Unternehmer ein- für allemal zu bestim-

menden Norm, von welcher nur in außergewöhnlichen Fällen abzugehen, gekürzt. Bei Feststellung derselben ist lediglich zu berücksichtigen, wie hoch sich die Kosten belaufen würden, wenn die Unternehmer sich mit der Beförderung von Waaren und Personen gar nicht befaßten.

Die Unternehmer legen die Rechnung den Interessenten, dem Publicum und der Staatsregierung vor; ihr Resultat weiset den Ertrag der Bahn nach, wie er sein würde, wenn die Unternehmer der Anlage auf die Förderung von Waaren und Personen Verzicht geleistet hätten.

Geschieht Letzteres nicht, so stellt sich der wirkliche Ertrag des gesammten auf die Anlage und die Betriebsmittel verwendeten Capitals durch die in der Regel alljährlich den Interessenten vorzulegende Rechnung heraus, in welcher nur der von Fremden empfangene Betrag des Bahngeldes und übrigens jede Einnahme und Ausgabe figurirt. Für die Veröffentlichung auch dieser Rechnung mit Angabe der Statt gehabten Leistungen sprechen nicht nur viele Gründe, sondern auch ein ohne gesetzliche Vorschrift bereits ziemlich allgemein eingeführter Gebrauch.

Der Unterschied zwischen dem Product beider Rechnungen ergibt den durch die Transport-Unternehmung ausschließlich erzielten reinen Gewinn. Ist er groß, so erregt er die Aufmerksamkeit des Publicums und feuert zur Mitbewerbung an. Ist er klein, so erregt er die Aufmerksamkeit der Actionäre, welche im Gewöhnlichen nicht geneigt sein werden, ein rentloses Capital zu vergrößern und mit ferneren Kosten und Opfern die Unterdrückung einer Concurrenz zu erkaufen, deren Wirkung die bessere Verzinsung des Anlage-Capitals der Bahn sein müßte. Inzwischen wenn auch die Actionäre, von anderen Erwägungen geleitet, vorzögen, von dem Betriebs-Capital scheinbar keine Zinsen zu fordern, in der Erwartung, diejenigen des ganzen Gesellschafts-Capitals desto höher zu steigern, so geht dagegen

der Staat von einem verschiedenen Gesichtspuncte aus. Er ermächtjgt die Bahn-Unternehmer zur Erhebung eines Zolles für den Gebrauch der Bahn und darf nicht zugeben, daß sie von dessen Betrag einen Theil zur Bestreitung der Kosten ihrer Personen- und Waaren-Transporte verwenden, weil dies nur ein Mittel sein würde, die Concurrenz für Transport-Unternehmungen zu verhindern. Wenn daher die Abrechnungen über den Ertrag des Bahngeldes und über den Ertrag des vereinigten Bahn- und Zuggeldes nachweisen, daß das Betriebs-Capital keine oder nicht die landesüblichen Zinsen abwerfe, so muß ihm das Recht vorbehalten sein, den Bahngeld-Tarif in dem Maße zu erniedrigen, daß voraussichtlich jene Verzinsung erreicht werden wird.

Die Ausübung dieses Rechtes soll nicht erst erfolgen, nachdem das Mißverhältniß bereits eingetreten ist, weil alsdann für die Bahn-Unternehmer der Reiz zu dem Publicum nachtheiligen Maßregeln entstehen und für die Mitbewerber niemals ein Zeitpunct der Ruhe und der sicheren Rechnung eintreten würde. Es muß vielmehr eine Form gewählt werden, geeignet, die Herbeiführung des den Absichten des Staates zuwiderlaufenden Zustandes zu verhindern, und dies kann im Einklange mit den rücksichtlich der anonymen Gesellschaften oder Corporationen zu befolgenden Principien geschehen.

Durch die Genehmigung, welche der Staat den Statuten der Handels-Gesellschaften auf Actien ertheilt, bekennt er, die Sittlichkeit und die Nützlichkeit oder Zulässigkeit ihres Zweckes geprüft und erkannt zu haben. Er wird die Anerkennung nicht unbeschränkt aussprechen dürfen, wenn er befürchten muß, daß Actien-Gesellschaften zur Beförderung von Waaren und Personen auf Eisenbahnen die Aufreibung oder Erdrückung eines Nebenbuhlers als einen ihrer Zwecke betrachten könnten, indem derselbe unsittlich und in staatswirthschaftlicher Beziehung schädlich sein würde. Letzteres, weil dem Publicum die vorübergehen-

de, unnatürliche Erniedrigung der Preise geringeren Vortheil, als ihm die auf den Tod der Concurrenz folgende dauernde Erhöhung derselben Nachtheil bringen wird, und weil die im Wettkampf erzielte Entwerthung oder Zerstörung eines Capitals dem Publicum nur theilweise zu Gute kommt, während ihm die Zurückführung des Capitals auf seinen früheren Werth ganz zu Last fällt. Es ist hier die verschiedenartige Wirkung der Concurrenz auf die Entwerthung der Capitale scharf zu sondern: Erfolgt die Entwerthung eines Capitals dadurch, daß der Mitbewerber wohlfeiler zu produciren vermag, so ist sie ein Gewinn für die Nation; erfolgt sie dadurch, daß die Mitbewerbenden sich bleibend mit einem geringeren Ertrage begnügen, so bewirkt sie wohlthuend eine gleichmäßigere Vertheilung des Nationalvermögens; sie ist nur dann unbedingt schädlich, wenn sie, vorübergehend, dazu dienen soll, einen reichlichen Gewinn durch die Zerstörung des rivalisirenden Capitals dauernd zu sichern. Die Erwägung der Schädlichkeit und Unsittlichkeit eines solchen Zweckes, in Verbindung mit der eigenthümlichen Stellung der Erbauer von Eisenbahnen und mit den allgemeinen Gründen gegen ein Monopol des Gebrauchs öffentlicher Straßen, motivirt genügend den Beschluß des Staates:

> den Actien-Gesellschaften, welche den Transport von Waaren und Personen auf Eisenbahnen bezwecken, ein Minimum der Transportpreise vorzuschreiben.

Man wird sofort wahrnehmen, daß hierin das Mittel liegt, der Erhebung eines höheren Bahngeldes vorzubeugen, als den Bau-Unternehmern selbst, wenn sie zugleich Transport-Unternehmer sind, von dem vereinigten Bahn- und Zuggelde nach Abzug der Transportkosten übrig bleibt, daß hiedurch der Staat das Recht, die Umgehung der gesetzlichen Bestimmungen zum Nachtheile des Publicums nicht zu dulden, ausübt, indem er jene Umgehung verhindert.

Die Feststellung des Minimums der Transportpreise ist für die Gesellschaften beinahe eben so wichtig, als die Feststellung des Bahngeld-Tarifs. Ihre desfallsigen Anträge sind entgegen zu nehmen, mit Sorgfalt zu prüfen und zu genehmigen, wenn sie eine gewöhnliche, landesübliche Verzinsung des zum Betriebe erforderlichen Capitals in Aussicht lassen. Auf einen höheren, als den landesüblichen Zinsengewinn, darf das Minimum nicht berechnet werden, weil es ein Unrecht dem Publicum gegenüber wäre, ihm die Möglichkeit des Genusses der niedrigsten Preise zu entziehen, und ein Unrecht den Bahn-Gesellschaften gegenüber, ihnen die Mittel zu nehmen, vermöge der niedrigsten Transportpreise die Frequenz der Bahn und mithin den Ertrag des Bahngeldes zu steigern.

Ist das Minimum einmal festgestellt, so darf der Staat dasselbe nur dann erhöhen, wenn aus der Vergleichung der Abrechnungen über den Ertrag des Bahnanlage-Capitals und des Anlage- und Betriebs-Capitals zusammen hervorgeht, daß für letzteres die landesübliche Verzinsung nicht erreicht worden. Auf die Erniedrigung des Minimums anzutragen, hat jede Actien-Gesellschaft das Recht, sobald sie nachzuweisen vermag, daß auch mit den niedrigeren Sätzen die Verzinsung möglich ist, sei es durch Anwendung wohlfeilerer Betriebsmittel oder durch Anwendung einer wohlfeileren bewegenden Kraft.

Zur Anordnung eines Maximums der Transportpreise, Behufs Beschränkung des durch die Beförderung von Waaren und Personen auf Eisenbahnen zu erzielenden Gewerbsgewinnes, fehlt dem Staate jede Veranlassung, indem sich dieses Gewerbe von allen anderen, deren Gewinn-Beschränkung den Staatszwecken geradezu entgegenlaufen würde, nicht wesentlich unterscheidet, auch dann nicht, wenn das Gewerbe durch eine Actien-Gesellschaft betrieben werden soll. Die Gründe, welche für die Feststellung eines Minimums sprechen, treten hier nicht ein; denn wenn eine Actien-Gesellschaft einen sehr hohen Ge-

winn von ihrem Betriebs-Capital bezweckt, so ist dies weder unsittlich noch schädlich; weit entfernt, die Einführung eines Transport-Monopols zu befördern, wird der hohe Gewinn unvermeidlich anderes Capital in denselben Canal ziehen und durch die rasch erzeugte Concurrenz die Erniedrigung der Preise auf ihren natürlichen Stand bewirken. Der Zweck, dann, wenn keine Concurrenz eintreten sollte, die zu große Erhöhung der Preise durch Beschränkung des Gewinnes zu verhindern, ist an sich ohne Bedeutung, weil die Concurrenz unmöglich ausbleiben kann, sobald ihr durch die Verfügungen des Staates nicht ein gesetzliches oder factisches Privilegium entgegengestellt wird; er ist außerdem unerreichbar, weil die Actien-Gesellschaften, erkennen sie ihr Interesse in der Aufrechthaltung der bestehenden Preise, die Uebersteigung der Gewinngränze durch überflüssige Capital-Vermehrung und durch Erhöhung der Ausgaben vermeiden werden. Die Eisenbahnen selbst bleiben als ein Theil des öffentlichen Eigenthums unter beständiger Aufsicht der Staatsregierung; jede Veränderung des Werthes, jede Vermehrung des Anlage-Capitals ist an ihre vorgängige Genehmigung gebunden, und über die zu berechnenden Kosten der Unterhaltung und Verwaltung trifft sie mit den Unternehmern eine Vereinbarung, ihnen demnächst überlassend, mehr oder weniger zu verausgaben. Wohin sollte es aber führen, wenn die Regierung gleiche Rechte in Bezug auf Privatvermögen in Anspruch nehmen wollte? wenn sie jede neue Anschaffung einer Locomotive oder eines Frachtkarrens ihrer Genehmigung zu unterwerfen begehrte? Nur durch den nöthigen Schutz gegen die Nachtheile und den Mißbrauch eines bewilligten Monopols ließe sich eine so ausgedehnte Einmischung in Privatverhältnisse scheinbar rechtfertigen, und mit dieser Ansicht übereinstimmend, scheint in Preußen der Vorschlag einer Gewinn-Beschränkung des Betriebs-Capitals aus dem Vorschlage eines dreijährigen Transport-Monopols hervorgegangen zu sein. Es liegt aber

näher, das Uebel eines Monopols und mit ihm das zweite Uebel zu vermeiden, gegen dessen Mißbrauch schützen zu müssen. Man muß um so mehr erwarten, daß dem Antrage der Bahn-Gesellschaften auf ein dreijähriges Transport-Privilegium nicht nachgegeben werde, als nach Ablauf der Periode Ansprüche auf eine längere Dauer erhoben und in mancher Beziehung durch Gründe der Billigkeit unterstützt werden würden, ein Zeitraum von drei Jahren aber schon hinreicht, nachtheilige Verhältnisse in einer Weise zu consolidiren, welche die Rückkehr erschweren und selbst für lange unmöglich machen kann.

Angemessener, als die Beschränkung des Gewinnes, ist eine andere Vorschrift, welche den Actien-Gesellschaften für Personen- und Waaren-Transporte auf Eisenbahnen bei Genehmigung ihrer Statuten zu machen wäre, indem sie nämlich verpflichtet würden, ihre Preise jährlich und für ein Jahr gültig öffentlich anzukündigen. Es könnte ihnen frei stehen, die Preise im Laufe des Jahres zu erhöhen und, so lange die Gränze des Minimums nicht erreicht war, zu erniedrigen; die Abänderung würde aber alsdann im Reste des laufenden und während des vollen darauf folgenden Jahres keinem weiteren Wechsel unterliegen dürfen; ein solcher könnte nur in so fern gestattet werden, als bei der Abänderung nachgewiesen wird, daß dieselbe in keinerlei Beziehung zu einer abzuwehrenden oder beseitigten Concurrenz stehe.

Je größer in Folge der gesetzlichen Vorkehrungen des Staates die Wahrscheinlichkeit einer gleichzeitigen Befahrung der Eisenbahnen mit den Betriebsmitteln verschiedener Gesellschaften oder Individuen wird, desto sorgfältiger sind die policeilichen Anordnungen in Bezug auf die Unterhaltung und Benutzung der neuen Straßen — d. i. das Bahn-Reglement — zu erwägen.

Die englischen Concessionen enthalten einige brauchbare reglementarische Bestimmungen; andere sind durchaus verwerflich, wie z. B. die, daß über die Zulässigkeit einer Locomotiv-

Maschine die Bahn=Gesellschaft allein die entscheidende Behörde ist. Im Allgemeinen überträgt das englische Gesetz den Gesellschaften eine große Gewalt, indem es sie ermächtigt, Nebengesetze, so genannte **by-laws**, zu erlassen, mit gesetzlicher Wirkung auch für das Publicum, in so weit sie dem Inhalte der Parlaments=Acte nicht widerstreben.

In den Bereich dieser Ermächtigung werden Bestimmungen gezogen, welche eine große Willkür gestatten und manche Vorschriften des ursprünglichen Gesetzes völlig illusorisch machen; sie wird selbst bis dahin ausgedehnt, daß die Bahn=Gesellschaften sich das Recht beimessen, dem Publicum den Gebrauch der Bahn an Sonntagen zu untersagen. So sind bereits der Birminghamer Eisenbahn=Gesellschaft von der Liverpooler in Bezug auf den sonntäglichen Gebrauch der Bahn zwischen Liverpool und Manchester lästige Beschränkungen auferlegt worden, und überhaupt zeigt das langsame Vorrücken der Vereinbarungen zwischen Gesellschaften, deren Anlagen in einander greifen, daß die Rechte der Bau= und Transport=Unternehmer nicht scharf genug geschieden sind.

In den französischen Concessionen finden sich über den Gegenstand die folgenden Bestimmungen:

Die Verwaltung wird, im Einverständnisse mit der Gesellschaft, jedenfalls nicht, ohne sie vorher gehört zu haben, die zur Sicherung der Policei, der Sicherheit, des Gebrauchs und der Unterhaltung der Eisenbahn und der dazu gehörenden Anlagen nöthigen Maßregeln und Anordnungen beschließen. Die Gesellschaft ist ermächtigt, unter Genehmigung der Verwaltung die ihr für den Dienst und die Nutzung (Exploitation) der Eisenbahn dienlich scheinenden Verordnungen zu erlassen. Die beiderseitigen Verordnungen sind verbindlich für die (concessionirte) Gesellschaft und für alle diejenigen, welche weiterhin die Ermächtigung zur Anlage von Zweig= oder Anschlußbahnen

erhalten möchten, so wie im Allgemeinen für alle Personen, welche die Eisenbahn gebrauchen werden.

Diese Bestimmungen sind mit Rücksicht auf die in Frankreich den Gesellschaften auferlegte Pflicht, selbst zu transportiren, dem Zwecke entsprechend. Das danach zu formende Reglement kann übrigens nicht zum Maßstabe dienen, weil es sich im Wesentlichen nur auf den Gebrauch durch die Gesellschaft beziehen und die Eventualität des öffentlichen Gebrauchs unberücksichtigt lassen muß. Dennoch enthält das für die Eisenbahn von Paris nach St. Germain durch den Handelsminister Martin du Nord am 25. August 1837 erlassene Policei-Reglement manches Interessante, und möge von dessen Inhalte Einiges angeführt werden.

So lange das zweite Schienenpaar nicht gelegt ist, soll in der Mitte der Bahn eine Ausweichestelle zum Kreuzen der Wagenzüge mit einem in der Regel geschlossenen Schlagbaume angelegt werden. Wenn zwei Wagenzüge zu gleicher Zeit von den Endpuncten der Bahn abgehen, so soll der zuerst ankommende in die Ausweichung fahren und der Schlagbaum ihm erst nach Vorbeifahrt des entgegengesetzten Wagenzuges geöffnet werden; langen beide Züge zugleich an den Endpuncten der Ausweichestelle an, so wird bis drei Uhr Nachmittags der von St. Germain kommende die Ausweichung nehmen und der von Paris kommende gerade durchfahren; nach dieser Stunde hat der von St. Germain kommende Wagenzug das Vorrecht. Die Abfahrten sollen so festgestellt werden, daß die Züge sich nur an dem Platze der Ausweichung treffen können. Abfahrten in derselben Richtung sollen durch eine Zwischenzeit von wenigstens zwei Minuten getrennt sein. Die zur Unterhaltung der Bahn angestellten und mit einer Fahne zum Signalisiren versehenen Arbeiter müssen so nahe bei einander bleiben, daß einer den anderen sehen kann. Jeder Zug wird an der Spitze und auf dem letzten Wagen einen Conducteur mit einer Trom-

pete haben, um bei Annäherung an im Niveau überschrittene Wege und bei Unfällen oder Zögerungen dem nachfolgenden Wagenzuge Zeichen zu geben. In den etwa wegen Reparation der Bahn angelegten Ausweichestellen und in der Nähe derselben soll die Geschwindigkeit der Locomotiven ermäßigt werden. In jedem Stations-Bureau wird ein Register vorhanden sein, worin die Reisenden ihre Beschwerden aufschreiben können. Zwei von dem Gouvernement angestellte Policei-Commissare und unter ihnen zwei vereidete Gehülfen werden die Ausführung des Reglements überwachen, die Ordnung aufrecht erhalten und bei Streitigkeiten zwischen den Reisenden, oder zwischen den Reisenden und den Agenten der Gesellschaft, einschreiten. Die Wächter an den Schlagbäumen und Absperrungen und die Arbeiter auf der Bahn müssen den Aufforderungen der Policei-Commissare gehorchen, so oft dieselben die Ausführung des Reglements zum Gegenstande haben. Ueber jede Verschlechterung der Bahn, selbst wenn sie die Sicherheit des Verkehrs nicht unmittelbar gefährden sollte, müssen die Policei-Commissare eine Verhandlung aufnehmen und Abschrift davon dem mit der Beaufsichtigung der Bahn beauftragten Regierungs-Ingenieur so wie dem Director der Gesellschaft übergeben.

Es ist bemerkenswerth, daß diese Vorschriften, wenn man sie sich mit geringen Modificationen auf eine einfache Bahn von größerer Länge mit zahlreichen Ausweichestellen angewandt denkt, die Möglichkeit eines ziemlich uneingeschränkten öffentlichen Gebrauchs der Bahn vorauszusetzen scheinen.

Ein Reglement für Eisenbahnen sollte sich auf alle Eisenbahnen eines Staates erstrecken, mit Vorbehalt einiger localen Bestimmungen in den einzelnen Fällen. Es würde füglich in zwei Abtheilungen zerfallen, wovon die erste die Rechte und Pflichten derjenigen behandeln würde, welche für den Gebrauch der Bahn einen Zoll zu erheben haben, und die zweite die

Rechte und Pflichten derjenigen, welche die Bahn benutzen werden, die Erbauer selbst mit eingeschlossen.

Offenbar wird dieses Gesetz eine lange Reihe von Jahren hindurch von dem entscheidendsten Einflusse auf die Entwickelung des Eisenbahn-Verkehrs sein, und der Erfolg aller anderen legislativen Maßregeln ist lediglich von seinem Inhalte abhängig. Es enthält eine Aufgabe, für deren glückliche Lösung jede Staatsregierung den Dank der Nation und die allgemeinste Anerkennung erwarten darf. Und hier eben ist es, wo der Umstand, daß die Eisenbahnen, anderwärts bereits in das Mannesalter getreten, jetzt erst auf deutschen Boden verpflanzt werden, so bedeutungsvoll und erleichternd hervortritt. Nicht bedarf es für Deutschland eines empirischen Umhertastens und legislativer Experimente; was die Eisenbahnen für den Verkehr werden sollen, kann der Theorie nicht zweifelhaft sein; wie sie es werden können, mag an den vorliegenden Erfahrungen anderer Länder geprüft und gelernt werden. Noch haben viele deutsche Regierungen, namentlich die preußische, sich nicht durch Verpflichtungen gegen Privat-Gesellschaften gebunden, noch haben sie sich Zeit zur Erwägung und zum Studium der zu erlassenden Gesetze vorbehalten. Möge sie benutzt werden mit dem Ernste und Eifer, welchen die hochwichtige Bedeutung des Gegenstandes erheischt. Wenn die Staatsregierungen eines ihrer bewährtesten administrativen Talente, begleitet von einem tüchtigen, urtheilsfähigen Techniker, in das Ausland senden, um an der Quelle die fremden Gesetze mit ihren Wirkungen zu vergleichen, um das Gute aufzunehmen und die Mittel zur Verbesserung der Fehler zu suchen, um das Ausführbare und Erreichbare durch prüfende Anschauung zu erkennen, um zu sondern, was der Gegenwart angehört und wofür der Zukunft ein ungehemmtes Streben zu sichern ist; wenn dann, ausgerüstet mit dem ersten und unerläßlichsten Erfordernisse, der vollständigen, positiven Kenntniß des Gegenstandes, die Staats-

regierungen zum Werke der Gesetzgebung schreiten, und dasselbe, überall im klaren Bewußtsein des Zweckes, nicht mehr beängstigt durch das Schwanken dunkler Begriffe, vollenden: dann werden die Unterthanen mit Achtung und Ehrfurcht die hohe Weisheit ihrer Regierungen preisen, die ihnen in dem bisher bemerkten Wechsel der Ansichten und Grundsätze nicht überall erkennbar vorlag.

---

# Das Eigenthum
## an den
# Eisenbahnen.

Die großen Verschiedenheiten in der Gesetzgebung über den Gebrauch der Eisenbahnen lassen schon auf eine eben so große Verschiedenheit in Betreff des Eigenthums an denselben schließen, indem der Standpunct zur Beurtheilung der Frage sich wesentlich ändert, je nachdem der Grundsatz des öffentlichen Gebrauchs festgehalten oder verlassen wird. Außerdem ist der Begriff, daß die gewöhnlichen Straßen zum National-Eigenthume gehören, in vielen Ländern mehr durch die Thatsache, als durch das geschriebene Gesetz anerkannt, daher er sich in seiner äußeren Erscheinung verschiedenartig gestaltet. Zwar findet man in den meisten Ländern Bestimmungen, worin sich die Ansicht ausspricht, daß die Straßen als öffentliches Eigenthum zu betrachten seien; allein eine consequente Durchführung dieses Satzes in geschriebenen Gesetzen wird sich schwerlich nachweisen lassen.

Besonders merkwürdig ist England in dieser Beziehung, weil dort die Staatsregierung sich niemals unmittelbar mit Erbauung und Unterhaltung der öffentlichen Straßen befaßte und dennoch der Nation das unveräußerliche Eigenthum an denselben auf die wirksamste Weise sicherte. Die Erlaubniß zur Anlage oder zur Vernichtung einer öffentlichen Straße ist das

Vorrecht der Krone, dessen Ausübung gleichwohl von ihr in neuerer Zeit auch untergeordneten Staatsbehörden übertragen worden. Zur Unterhaltung der Straßen sind dem Staate unbedingt und für immer die durchschnittenen Kirchspiele verpflichtet, selbst dann, wenn eine besondere Gesellschaft die Anlage und Unterhaltung gegen Erhebung eines Wegegeldes übernommen hat. Reichen im letzten Falle, nämlich bei den so genannten Schlagbaum-Straßen, die Einkünfte nicht aus und machen die Gesellschaften Schulden, so hat der Gläubiger nur einen Anspruch auf die Wegegeld-Einnahme, und wenn die Gesellschaften die Unterhaltung nicht bewirken oder nicht bewirken können, so fällt dieselbe auf die betreffenden Kirchspiele zurück. Bekanntlich sind beinahe alle derartigen Gesellschaften in England mit Schulden überladen; dies hindert jedoch nicht, daß die ihrer Verwaltung untergebenen Straßen unveräußerliches, öffentliches Eigenthum bleiben, wobei übrigens zu bemerken, daß nur die Straßen-Oberfläche als öffentliches Eigenthum betrachtet wird, während die Minen unter der Oberfläche Privat-Eigenthum sein können.

Das preußische Landrecht versucht das Eigenthumsrecht des Staates an öffentlichen Straßen durch das Verbot auszudrücken, daß Niemand ohne besondere Erlaubniß des Staates sich eine Verfügung über Land- oder Heerstraßen anmaßen dürfe, und bezeichnet als solche: Wege, die von einer Gränze des Landes zu einer anderen, oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamte entweder zu einem anderen oder zu Meeren und Hauptströmen führen.

Das französische Gesetz sagt: „Die Wege, Land- und Ortsstraßen, wovon der Staat die Lasten trägt, die schiffbaren und flößbaren Ströme und Flüsse, die Ufer und Küsten des Meeres, die Häfen, die Buchten, die Rheden und überhaupt alle Theile des französischen Gebietes, welche nicht Privat-Eigenthum sein können, werden als Zugehör des öffentlichen Eigen-

thums betrachtet.“ Es ist in Frankreich zur Sprache gekommen, ob auch die Communalwege zum öffentlichen Eigenthume gehören, und zuletzt entschieden worden, daß, wenn das Gouvernement eine Gemeinde ermächtige, auf das Fortbestehen eines von ihr angelegten und unterhaltenen Weges zu verzichten, die Bodenfläche, welche der Weg einnahm, Privat-Eigenthum der Gemeinde werde.

Es würde verwegen sein, ohne ein tieferes Eingehen in die Sache eine Theorie über das Eigenthum der öffentlichen Straßen aufstellen zu wollen. Allgemeine Ansichten, welche zu ihrer Begründung brauchbar schienen, sind bereits in dem vorigen Abschnitte ausgesprochen worden, indem angedeutet wurde, daß die zu den öffentlichen Verbindungswegen erforderliche Bodenfläche eines Landes öffentliches Eigenthum bleiben, daß sie, wenn vorher schon Privat-Eigenthum geworden, in öffentliches Eigenthum verwandelt werden müsse, daß daher der Staat zu Straßen-Anlagen die Abtretung des Privat-Eigenthums, welches dadurch in öffentliches Eigenthum verwandelt werde, erzwingen dürfe, und daß dagegen ein Zwang zur Abtretung des Privat-Eigenthums, um Privat-Eigenthum zu bleiben, nicht Statt finden möge.

Die Eisenbahnen sollten, nicht nur den Gebrauch, sondern auch das Eigenthum betreffend, zu dem Publicum oder zu dem Staate genau in dasselbe Verhältniß treten und von demselben Gesichtspuncte aus beurtheilt werden, wie alle anderen öffentlichen Straßen des Landes. Es ist aber aus den bisherigen Vorgängen um so weniger die Festhaltung eines durchgreifenden Princips zu erweisen, als die Vermischung der Unternehmer des Baues der Eisenbahn und der Unternehmer des Transports auf der Eisenbahn eine Sonderung ihrer Rechte und Ansprüche erschweren mußte. Beinahe allgemein sind bis jetzt die Eisenbahnen, in so fern sie von Privat-Gesellschaften erbaut wurden, als das Privat-Eigenthum dieser Gesellschaften betrachtet worden, und mit einiger

Folgerichtigkeit dann, wenn die Gesellschaften das ausschließliche Recht des Gebrauches besitzen. Es ist selbst das Eigenthumsrecht in einzelnen Fällen ausdrücklich anerkannt, so z. B. in der Privilegiums-Urkunde für die Eisenbahn von Wien nach Bochnia, deren zehnter Artikel den Unternehmer ermächtigt, nach Ablauf der fünfzig Privilegien-Jahre mit den Real- und Mobiliar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei zu schalten. Eben so in dem sächsischen Gesetze vom 3. Juli 1835, die Expropriation zur Leipzig-Dresdener Eisenbahn betreffend, welches erklärt, daß das Eigenthum an zur Abtretung gelangenden Parzellen ohne Lehnsreichung auf die Unternehmer übergehe.

England hat die Eisenbahnen den Landstraßen in so weit nicht gleichgestellt, als den durchschnittenen Kirchspielen für den Fall der Nachlässigkeit oder Insolvenz der Unternehmer die Pflicht der Unterhaltung nicht aufliegt; dagegen steht den letzteren eben so wenig das volle Eigenthumsrecht zu; vielmehr soll, wenn die Eisenbahn verlassen, aufgegeben oder während dreier Jahre nicht benutzt wird, der Grund und Boden ohne Weiteres auf die angränzenden Grund-Eigenthümer, und zwar an jeder Seite zur Hälfte, übergehen; unterirdische Durchgrabungen in den Städten fallen den städtischen Gemeinden zu; Gebäude in den Städten bleiben Eigenthum der Gesellschaft. Die Pfand-Gläubiger sind in der Regel auf den Brutto-Ertrag der Zölle angewiesen, welche die betreffenden Friedensrichter bei verzögerter Zahlung für die Gläubiger bis zum Belaufe ihrer Forderung erheben lassen können. Ein Vorbehalt hinsichtlich des Uebergangs des Eigenthumes an die angränzenden Grundbesitzer oder an die städtischen Corporationen besteht nur zu Gunsten von Forderungen der Schatzkammer, also des Staates.

In anderen Ländern ist die Verpflichtung zur unentgeltlichen Abtretung des erworbenen Terrains für den Fall der Auflösung

des Unternehmens nicht ausgesprochen, dagegen mehrfach den ursprünglichen Eigenthümern oder deren Nachfolgern ein Vorkaufsrecht vorbehalten: in Baden und Frankreich, wenn die Eisenbahn nicht ausgeführt, in Sachsen auch dann, wenn sie künftig verlassen werden sollte.

Die nordamericanischen Eisenbahn-Concessionen enthalten nur die Bedingungen, unter welchen der Staat das Eigenthum der Eisenbahnen erwerben kann, und letztere werden in dieser Beziehung nach denselben Grundsätzen behandelt, wie die Landstraßen, wenn sie durch Privatvereine entstehen.

In voller Ausdehnung hat Frankreich die nicht durch den Staat ausgeführten Eisenbahnen als öffentliches Gut behandelt; die desfalls mit den Privat-Gesellschaften geschlossenen Verträge entsprechen den strengsten Anforderungen. Die Gesellschaft verpflichtet sich, in einer festgesetzten Zeit die Eisenbahn nach einem der Behörde vorzulegenden und von ihr genehmigten Plane auszuführen, und steht während der Dauer der Arbeiten unter der Ober-Aufsicht der Verwaltung für Wege und Brücken. Wenn sie in dem bestimmten Zeitraume die Eisenbahn nicht vollendet oder die ihr auferlegten Verpflichtungen nicht erfüllt hat, so wird die Uebernahme des Vertrags und der bereits ausgeführten Anlagen öffentlich dem Meistbietenden zugeschlagen und der bewilligte Kaufpreis der ausgeschiedenen Gesellschaft ausgezahlt. Findet, auch bei einer zweiten Ausstellung, kein Zuschlag Statt, so ist die Concession, ausgenommen für die bereits in Betrieb gesetzten Strecken, erloschen, und mit dem erworbenen, aber nicht zur öffentlichen Straße verwandten Grund-Eigenthume wird dem Expropriations-Gesetze gemäß verfahren, in der Art, daß den ursprünglichen Besitzern das Rückkaufsrecht zusteht. Soll eine fertige Strecke der Bahn dem Verkehr übergeben werden, so darf dies erst geschehen, nachdem deren vorläufige Uebernahme durch einen Commissar der Verwaltung erfolgt ist. Nach Vollendung aller Werke muß die

Gesellschaft die Gränzen der Anlage contradictorisch feststellen, einen Katasterplan des Weges nebst allen Zugehörungen aufnehmen und unter Mitwirkung der Verwaltung einen beschreibenden Plan der Brücken, Wasserleitungen und anderen Bauten anfertigen lassen, worauf die gehörig bescheinigten Documente in das Archiv der Verwaltung für Wege und Brücken niedergelegt werden. In dem solcher Gestalt festgestellten Zustande muß die Gesellschaft die Eisenbahn beständig unterhalten, und die Verwaltung läßt jährlich einmal oder, wenn nöthig, öfter untersuchen, ob dies geschehen. Um die Gesellschaft für die vertragsmäßig von ihr übernommenen Auslagen und Arbeiten zu entschädigen, und unter der ausdrücklichen Bedingung, daß sie alle ihre Verpflichtungen erfüllen werde, gewährt ihr der Staat für den Zeitraum von neunundneunzig Jahren das Recht, die in einem besonderen Tarif verzeichneten Zölle für den Gebrauch der Bahn zu erheben. Nach Ablauf dieser Zeit tritt der Staat ohne Weiteres in die Rechte der Gesellschaft ein, welche verpflichtet ist, die Eisenbahn und die nach dem niedergelegten Plane dazu gehörigen Anlagen, als Ausweichungs-, Ab- und Auflade-Stellen, Gebäulichkeiten an den Abfahrts- und Ankunfts-Puncten, Wächter-, Aufseher- und Einnehmer-Häuser, stehende Maschinen und alle nicht ausschließlich zum Transport auf der Bahn dienenden Immobilien in gutem Zustande zu übergeben, und sollte die Gesellschaft hierzu nicht die gehörigen Vorbereitungen treffen, so behält sich der Staat vor, fünf Jahre vorher die Einkünfte mit Beschlag zu belegen, um sie zur Instandsetzung der Eisenbahn zu verwenden.

Diese sorgfältigen Vertrags-Bestimmungen sind geeignet, überall als Muster oder wenigstens als nach den Umständen zu modificirende Grundlage angenommen zu werden; auch hat die preußische Regierung bereits im vorigen Jahre die Absicht angekündigt, bei allen Eisenbahn-Gesellschaften den unentgelt-

lichen Eintritt in ihre sämmtlichen Rechte nach einem Zeitraume von neunzig Jahren vorzubehalten.

Wie England in Bezug auf den öffentlichen Gebrauch, so hat Frankreich in Bezug auf die Eigenthums-Verhältnisse sich am meisten den richtigen Grundsätzen genähert, nämlich die Eisenbahnen den anderen öffentlichen Straßen gleichgestellt.

Es kann in der That nur geringem Bedenken unterliegen, die Eisenbahnen, auch wenn sie von Privat-Gesellschaften erbaut werden, als einen Theil des öffentlichen Eigenthums zu betrachten, und obgleich eine Privat-Gesellschaft die Vorstellung, Eigenthum nicht für sich, sondern für den Staat zu erwerben, nur widerstrebend annehmen wird, so liegt doch praktisch kein sehr erheblicher Unterschied darin, ob die ihr ungeschmälert zufließenden Einkünfte aus der Benutzung einer eigenen oder einer fremden Sache entspringen.

Daß eine Eisenbahn, zu deren Ausführung das Recht der zwangsweisen Erwerbung von Privat-Eigenthum verliehen werden muß, das unbeschränkte Eigenthum einer Gesellschaft werde, kann der Staat nie und unter keiner Bedingung zugeben. Von anderer Seite kann auch das Egenthum des Staates an den von Actien-Gesellschaften erbauten Eisenbahnen kein unbeschränktes sein; höchstens wäre das Eigenthum einer Sache zu behaupten, wovon Dritte das Nutzungsrecht besitzen; und zuletzt möchte es sich nur noch von der Wahl des Wortes für einen wohl erkannten und begränzten Begriff handeln, da, wenn dieser feststeht, sowohl der Staat als die Gesellschaft den Umfang ihrer Rechte an der Eisenbahn durch die Benennung nicht wesentlich ändern können.

Das Recht der Nation besteht in dem uneingeschränkten Gebrauche der öffentlichen Straßen; dieses Recht, zu wahren und zu sichern durch die Staatsgewalt, ist ewig und unveräußerlich; ob ihm der Name Eigenthumsrecht oder ein anderer beigelegt wird, wäre wenig entscheidend. Das Recht der Ge-

sellschaft besteht in der Erhebung eines Zolles für den Gebrauch der Straße; es ist durch Vertrag erworben, daher je nach dem Inhalte des Vertrags ewig oder auf Jahre beschränkt; es ist veräußerlich, verpfändbar, übertragbar, — alles unabhängig von der Straße selbst; es ist das unbestrittene und unbestreitbare Privat-Eigenthum der Gesellschaft; jedoch ein Anspruch auf das Eigenthum der Straße kann daraus allein eben so wenig für sie, als für den Pachter einer Wegegeld-Einnahmestelle hervorgehen, der auch durch Vertrag das Recht, einen Zoll zu empfangen, erworben hat. Die Gesellschaft besitzt weniger ein Eigenthum, worauf ein Servitut haftet, als ein Nutzungsrecht an fremdem Eigenthume.

Ist der Staat entschlossen, das National-Eigenthum durch eine neue öffentliche Straße, durch eine Eisenbahn zu vermehren oder, wenn man will, eine neue Straße dem öffentlichen Verkehr zu übergeben, so kann er dieselbe bauen und das Recht, eine Reihe von Jahren hindurch oder auf immer Zölle für ihren Gebrauch zu erheben, einer Privat-Person oder einer Privat-Gesellschaft verkaufen, indem er als Kaufpreis das auf die Anlage verwandte Capital oder irgend eine andere Summe empfängt; er kann aber auch im Voraus die Anlage selbst als den Kaufpreis für das Recht der Zollerhebung stipuliren, und jener Privat-Person oder Gesellschaft die Ausführung mit eigenen Mitteln überlassen. Der letztere Fall, der gewöhnliche, unterscheidet sich von dem ersteren nur durch die geringere Uebersichtlichkeit des gekauften Gegenstandes und des dafür bezahlten Preises; in beiden Fällen aber erwirbt der Staat oder die Nation die Eisenbahn, und die Privat-Gesellschaft das Recht auf Erhebung der Zölle. Wenn letztere, um in den Genuß der Zölle zu gelangen, vorab das Privat-Eigenthum Anderer erwirbt und auf ihren Namen übertragen läßt, so können nichts desto weniger ihre Eigenthumsrechte daran stillschweigend mit dem Augenblicke verloren gehen, wo eine öffentliche Straße daraus ge-

worden ist; wie in ähnlichem Verhältnisse der Grundbesitzer, über dessen Eigenthum durch Verjährung ein Weg entstanden, seine Eigenthumsrechte an dem von dem Wege eingenommenen Flächenraume nicht ausüben kann.

Das National-Eigenthum der öffentlichen Straßen kann nicht veräußert oder übertragen werden, weil die ganze Nation so wie jeder einzelne Staatsbürger an dessen Genuß unmittelbar Theil nimmt, und dasselbe eben in diesem Genusse besteht. Es ist allerdings denkbar, daß die Nation, das heißt die Staatsverwaltung für sie, auf das Eigenthum einer öffentlichen Straße verzichte und die von ihr eingenommene Bodenfläche veräußere oder übertrage; dann würde dies aber erst geschehen, nachdem die öffentliche Straße als solche zu existiren aufgehört hätte. Wurde einer Privat-Gesellschaft das Recht verliehen, für den Gebrauch einer Straße Zölle zu erheben, so ist dadurch die Befugniß der Staatsgewalt, auf das Eigenthum derselben zu verzichten und die Bodenfläche zu anderen Zwecken zu verwenden, beschränkt, indem auf der Straße als solcher eine Last ruht, ohne deren vorherige Ablösung eine einseitige Verfügung darüber nicht eintreten darf. Viel weniger aber kann der Privat-Gesellschaft stillschweigend die Befugniß zustehen, ihrerseits einseitig von dem Vertrage abzugehen, auf die Forterhebung der Zölle zu verzichten und dagegen, die öffentliche Straße zerstörend, die Zugehörungen als ihr Privat-Eigenthum zu behandeln. Hier gewinnt die Frage für die Eisenbahn-Gesellschaften und für den Staat eine praktische Bedeutung.

Nach allgemein geltenden Rechtsgrundsätzen ist das Recht des Publicums an einer öffentlichen Straße ewig; auch wenn diese in Folge eigenmächtiger oder geduldeter Benutzung von Privat-Eigenthum durch Verjährung entsteht, ist dennoch das so erworbene Recht ein ewiges. Demnach hat das Publicum

stillschweigend an den durch Privat-Gesellschaften erbauten Eisenbahnen das Recht des Gebrauches auf ewige Zeiten, in so fern nicht in dem mit dem Staate abgeschlossenen Vertrage ein Anderes ausdrücklich vorbehalten worden. Nur dann könnte abweichend hiervon entschieden werden, wenn die Lehre angenommen wäre, daß die Eisenbahnen nicht zu den öffentlichen Straßen und mithin noch weniger zu dem National-Eigenthume gehörten. Die Unzulässigkeit einer solchen Lehre wurde genügend erörtert; bleiben aber die Eisenbahnen in den Rechtsverhältnissen den gewöhnlichen Straßen gleichgestellt, so folgt daraus: daß der Einzelne daran eben so wenig ein Pfandrecht, als ein Eigenthumsrecht erwerben kann; daß die Eisenbahn-Gesellschaften zwar, ohne ausdrückliches Verbot des Staates, ihr Eigenthum, nämlich das Recht der Zollerhebung, verkaufen oder verpfänden dürfen, daß aber eine Verpfändung des zur Anlage der öffentlichen Straße erworbenen Privat-Eigenthums oder der zur Anlage gehörigen einzelnen Theile nichtig und ohne rechtliche Wirkung sein würde. Offenbar hat der Staat ein großes Interesse, diesen Grundsatz aufrecht zu halten, da, wenn nicht nur die Zölle, sondern auch die Eisenbahnen selbst oder einzelne Theile derselben verpfändbar wären, die Gläubiger im eintretenden Falle, um schnell und sicher zur Zahlung zu gelangen, die eisernen Schienen in Beschlag nehmen und verkaufen könnten, wodurch eine plötzliche, nachtheilige und gefährliche Störung des Verkehrs eintreten müßte. Die französische Jurisprudenz hat sich hierüber durch Urtheile des höchsten Gerichtshofes bereits fixirt, indem entschieden wurde, daß, wie die Staatsstraßen, auch die durch Privatvereine erbauten Canäle und Eisenbahnen als öffentliche Straßen auf ewige Zeiten zu betrachten seien und nur als ein ungetrenntes Ganzes veräußert werden können, das heißt: vermöge eines Uebertrages aller von dem Privatvereine erworbenen Rechte und aller von ihm übernommenen Verpflichtungen.

In strenger Durchführung würde eine Eisenbahn-Gesellschaft, außer ihrem beweglichen oder unbeweglichen, nicht zur Anlage gehörigen Privat-Eigenthume, nur den reinen, nicht den rohen Ertrag der Zölle verpfänden können und der Gläubiger durch die Beschlagnahme des rohen Ertrags stillschweigend zur Unterhaltung der Bahn verpflichtet sein. Die Gesellschaft besitzt nämlich das Zoll-Erhebungsrecht nicht als volles Eigenthum, sondern belastet mit der Verbindlichkeit, die Eisenbahn in gutem Zustande zu erhalten, und diese Verbindlichkeit geht allen anderen Ansprüchen an den Ertrag der Zölle vor, weil die Gesellschaft selbst erst, nachdem sie erfüllt ist, Anspruch an den Ertrag der Zölle hat und daher auf mehr ein gültiges Pfandrecht nicht einräumen kann. Bliebe die Gesellschaft mit ihrer Verpflichtung zur Unterhaltung der Straße im Rückstande, so könnte der Staat als erster Gläubiger eintreten und von dem Brutto-Ertrage der Zölle die Kosten der für die Gesellschaft zu bewirkenden Unterhaltung vorwegnehmen; nur für den Rest würden die Ansprüche anderer Gläubiger gültig sein *).

---

*) Sehr merkwürdige Bestimmungen in dieser Beziehung enthält eine am 1. Juli 1827 von dem Könige Wilhelm der Niederlande ertheilte Concession zur Anlage eines Canals zwischen Maas und Mosel. Der achte Artikel derselben lautet:

„Der vorerwähnte Canalzoll soll nach Vollendung aller Anlagen das immerwährende, unangreifbare Eigenthum der Concessionare sein, welche dasselbe nach ihrem Ermessen veräußern, verpachten und verpfänden können; auch soll auf dem Canale kein anderer Zoll, sei es zum Vortheil des Staates oder einer Provinz oder einer Gemeinde, erhoben werden. Wenn aber die Concessionare oder ihre Rechtsnachfolger auf irgend einem Theile der Linie und ihrer beiden Verzweigungen die Werke so verfallen lassen sollten, daß dadurch die Schifffahrt für Fahrzeuge von vierzig Tonnen Gehalt während dreier Monate unterbrochen würde, so soll jede öffentliche Verwaltungsbehörde und selbst jeder Privatmann das Recht haben, sie zur Bewerkstelligung der nöthigen Reparationen gerichtlich aufzufordern, und wenn binnen zwei Monaten nach dieser Aufforderung die Reparationen nicht begonnen wären, so sollen dieselben Behörden oder Privatleute berechtigt sein, solche auf eigene Kosten bewirken zu

Eine Eisenbahn-Gesellschaft kann in den Zustand völliger Insolvenz gerathen, wenn ihr Privat-Eigenthum erschöpft oder verbrieft und die Brutto-Einnahme vom Bahngelde geringer ist, als die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung. Die Gesellschaft würde dann nothgedrungen auf die Nutzung der Eisenbahn verzichten müssen, indem ihr Vermögen, das Recht der Zoll-Erhebung, kleiner geworden wäre, als die darauf haftende Last, die Pflicht der Bahn-Unterhaltung. Eben so wenig könnte ein allenfallsiger Gläubiger der Gesellschaft in ihre Rechte eintreten wollen, weil er eine Masse übernehmen müßte, wovon die Activa kleiner wären, als die Passiva. Das Nutzungsrecht der Eisenbahn ginge in diesem Falle, als eine herrenlose Sache, unbedingt auf den Staat über, und, Eigenthümer der nicht länger mit Lasten zu Gunsten einer Privat-Gesellschaft beschwerten Anlage, würde es ihm frei stehen, auf die Fortdauer der öffentlichen Straße zu verzichten und über die Realitäten, woraus sie bestand, anderweitig zu verfügen. Diese letzte Wirkung des Satzes, daß die Eisenbahnen zum öffentlichen Eigenthum gehören, erscheint hart; es möge jedoch erinnert werden, daß in England der Staat von vorn herein für den Fall, daß die Eisenbahn von der Gesellschaft nicht vollendet oder verlassen wird, über das dazu verwandte Grund-Eigenthum zum Nachtheile der Gesellschaft und ihrer Creditoren verfügt.

Wie die von Privat-Gesellschaften erbauten Eisenbahnen ziemlich allgemein deren Eigenthum genannt werden, so war

---

lassen und dagegen, anstatt der Concessionare oder deren Rechtsnachfolger, den auf dem Theile des Canals, wo die Reparationen Statt fanden, zu erhebenden Zoll (die erste Empfangstelle diesseits und jenseits eingeschlossen) als immerwährendes, unangreifbares Eigenthum besitzen. Alles jedoch mit Vorbehalt der Fälle höherer Gewalt, und unter der ausdrücklichen Bedingung für jeden, der auf solche Weise in die Rechte der Concessionare eintreten würde, seinerseits und unter denselben Bedingungen für die Unterhaltung aller Werke zu sorgen, welche innerhalb des Bereiches der ihm zugefallenen Zölle liegen."

auch häufig von einer Erwerbung des Eigenthums derselben durch den Staat die Rede. Wenn die eben entwickelten Begriffe gelten, so wäre diese Ausdrucksweise eine uneigentliche, da der Staat das Eigenthum der Eisenbahnen, in so fern sie zu den öffentlichen Straßen gehören, besitzen und nur das Eigenthum der auf den Eisenbahnen haftenden Zölle zu erwerben haben würde. Auch hier besteht der Unterschied mehr in den Worten, als in der Sache; denn es leuchtet ein, daß das Nutzungsrecht der Eisenbahnen sowohl für die Gesellschaft, als für den Staat genau denselben Werth hat, sei es nun, daß man sich die Eisenbahnen selbst als Eigenthum der Gesellschaft oder des Staates denke. Folgerichtiger wird es jedoch sein, die Sache nicht eine Erwerbung des Eigenthums, sondern eine Erwerbung des Nutzungsrechtes oder eine Ablösung der Bahnzölle zu nennen.

Man hat zuweilen in Zweifel gezogen, ob der Staat zu dieser Erwerbung oder Ablösung berechtigt sei, wenn er sich in dem Concessions-Acte der Gesellschaften die Befugniß dazu nicht ausdrücklich vorbehalte. Der Zweifel scheint jedoch nicht begründet, da der Staat in keiner Lage der Sache die Befugniß verlieren kann, aus Gründen des allgemeinen Wohles das Eigenthum seiner Unterthanen oder die ihnen verliehenen Rechte gegen volle Entschädigung zwangsweise zu erwerben.

Die Gesetzbücher aller civilisirten Staaten stimmen hierin überein; überall ist zu Zwecken des öffentlichen Wohles die unfreiwillige Expropriation gegen Entschädigung gestattet, und wo die Lehre nicht durch das geschriebene Gesetz geheiligt war, hat die höchste Gewalt im Staate sie von je her als eines ihrer natürlichen Rechte ausgeübt.

Der Vorbehalt wegen Erwerbung des Nutzungsrechtes der Eisenbahnen wäre daher an sich unnöthig; er ist nur deßhalb zweckmäßig, weil gleichzeitig im Voraus die Bedingun-

gen festgestellt werden, unter welchen die Erwerbung Statt finden soll. Das wesentlichste Interesse des Staates besteht hierbei darin, sich die Mittel zur Herabsetzung der Eisenbahn-Zölle zu sichern, wenn dieselben den Unternehmern einen übermäßigen Gewinn abwerfen sollten und die Zurückführung auf den landesüblichen Zinsen-Gewinn für den öffentlichen Verkehr eine namhafte Erleichterung bewirken würde. Dies vermag der Staat nur dann ohne Opfer, wenn er mit den Gesellschaften über die Bedingungen der Abtretung ihres Nutzungsrechtes im Voraus übereingekommen ist. Geschah Letzteres nicht, so kann er zwar zu jeder Zeit aus Gründen des öffentlichen Wohles die Gesellschaften expropriiren, er muß aber alsdann volle Entschädigung leisten, das heißt: die Actien der Unternehmung zum Preise des Tages übernehmen oder, mit anderen Worten, den Unternehmern ein Capital bezahlen, dessen Rente dem von ihnen wirklich erzielten jährlichen Gewinne gleich kommt. In diesem Falle kann der Staat das Bahngeld nicht herabsetzen, ohne auf die landesüblichen Zinsen von der bezahlten Entschädigungs-Summe zu verzichten; er kann den Verkehr auf der betreffenden Eisenbahn nur erleichtern, indem er eine der Erleichterung gleichkommende Last auf die Gesammtheit der Unterthanen überträgt. Auch um solchen Preis mag der Staat häufig veranlaßt sein, dem öffentlichen Verkehre, als dem kräftigsten Hebel des National-Wohlstandes, Begünstigungen zuzuwenden; er mag eine Herabsetzung des Bahngeldes wünschenswerth oder nöthig finden, selbst wenn die Unternehmer keinen übermäßigen Gewinn dadurch erzielen; immer wird ihm die vorausgegangene Feststellung der Uebernahme-Bedingungen nützlich werden, da die Werth-Abschätzung eines großen, verwickelten Geschäftes mit zahlreichen, auf Jahre eingegangenen, persönlichen Verpflichtungen jedenfalls eine mühsame und schwierige Arbeit ist, deren Beendigung ohne die Anrufung richterlicher Entscheidungen und daher ohne große Verzögerungen sich kaum erwarten läßt.

Zu erwägen bleibt übrigens, daß der Staat wünschen wird, einen gleichförmigen Maßstab der Ablösung für alle Eisenbahnen im Lande anzunehmen, und daß er, wenn etwa das wirklich auf die Anlage verwandte Capital zur Basis gewählt würde, für die Ablösung der Zölle auf Eisenbahnen von schlechtem Erfolge mehr, als den wahren Werth, bezahlen müßte, nämlich den nominellen Werth der Actien, deren wirklicher Preis vielleicht bedeutend niedriger wäre.

Beinahe sämmtliche Eisenbahn-Concessionen in Nordamerica enthalten die Bedingungen, unter welchen der Staat in die Rechte der Gesellschaft eintreten kann. In dem Freibriefe für die Eisenbahn von New-York nach dem Erie-See wird der zu bildenden Gesellschaft für die Dauer von fünfzig Jahren das Recht zugestanden, den Tarif nach eigenem Ermessen festzustellen, dagegen ihr die Verpflichtung auferlegt, jährlich dem Staate Rechnung abzulegen, und diesem das Recht vorbehalten, zehn Jahre nach der Vollendung, so wie während der darauf folgenden fünfzehn Jahre, gegen Erstattung aller Auslagen mit Hinzurechnung von vierzehn Procent jährlicher Zinsen und unter Abzug der Einnahme, die Anlage zu erwerben. Für die Eisenbahn von New-Brunswick nach New-York beträgt der bei der Ablösung von dem Staate außer dem Anlage-Capital zu vergütende Zinssatz achtzehn Procent pro Jahr, ebenfalls nach Abzug der bei dem Staats-Secretariate einzuregistrirenden jährlichen Einnahmen.

England hat, in Aufrechthaltung des Grundsatzes, daß die Staatsbehörden an der Unterhaltung und Verwaltung der öffentlichen Straßen keinen directen Antheil nehmen sollen, einen Vorbehalt, bei dessen Verwirklichung hiervon abgegangen werden müßte, auch bei den Eisenbahnen nirgends aufgenommen.

Frankreich tritt, wie erwähnt, nach einem Zeitraume von neunundneunzig Jahren in die Rechte der Eisenbahn-Gesellschaften unbedingt ein. Eine Erwerbung derselben vor Ablauf die-

ser Zeit sollte bei der im Jahre 1837 vorgeschlagenen Concessionirung einer Eisenbahn von Paris nach Belgien und anderer nach dem Antrage des Ministers vorbehalten und dafür der Cours der Actien während dreier der Aufkündigung vorangegangenen Jahre zur Grundlage genommen werden.

Belgien, welches dem französischen System mit wenigen Modificationen folgt, hat durch ein Gesetz vom 19. Juli 1832 die Dauer der Eisenbahn-Concessionen auf neunzig Jahre beschränkt. Dabei soll in der Regel das Erwerbungsrecht für bestimmte Jahre in der Zwischenzeit gegen Zahlung des Betrages der Voranschläge mit Hinzufügung einer zu vereinbarenden Prämie bedungen werden. Eine Erhöhung des Betrages der Voranschläge kann nur für in denselben nicht vorgesehene Anlagen und nach vorher eingeholter Genehmigung des Gouvernements Statt finden. Letzteres verpflichtet sich ebenfalls, für das Mobiliar-Vermögen der Unternehmer den von Sachverständigen abzuschätzenden Werth zu bezahlen.

Holland setzte bei Concessionirung der Eisenbahn von Amsterdam nach Haarlem fest, daß der Staat nach dreiunddreißig Jahren die Anlage für die zu ihrer Vollendung und später mit Vorwissen und Genehmigung der Regierung zu Verbesserungen verwandten Summen erwerben könne.

In Preußen stellte der Verfasser im Jahre 1833, bei Gelegenheit der nachgesuchten Bewilligung zu einer Eisenbahn-Anlage von Köln nach der belgischen Gränze, den Antrag, daß dieselbe binnen 33 Jahren auf den Staat übergehen und letzterer zu dem Ende einen jährlichen Ertrag von 4 Procent für Zinsen und von 1½ Procent für die Amortisation gewährleisten möge. Die bald darauf versammelten rheinischen Provinzialstände adoptirten die zum Grunde liegende Ansicht und ließen, unter Beifügung der betreffenden Denkschrift, in so fern der Staat die Ausführung nicht selbst übernehmen wolle, denselben Antrag an den Thron gelangen. Er wurde abgelehnt und kam

vier Jahre später in geänderter Form von Neuem zur Berathung, indem eine Amortisation aus dem die üblichen Zinsen übersteigenden reinen Gewinne der Gesellschaften erwogen wurde, in der Art, daß der Staat keine Gewähr für die Zinsen leisten, dagegen auch keine Gewähr für die Amortisation empfangen werde, falls der Gewinn der Gesellschaften nur die üblichen Zinsen decken oder darunter bleiben möchte.

Die Sache fand auch in dieser Form nur einen vorübergehenden Anklang, und die preußische Regierung hat zuletzt dahin geneigt, sich den unentgeltlichen Eintritt in die Rechte der Gesellschaften nach neunzig, und die Erwerbung derselben gegen Ersatz des Anlage-Capitals nach dreißig Jahren vorzubehalten.

Eine besondere Form der theilweisen Ablösung der Bahn-Zölle zu Gunsten des Publicums ist die Verpflichtung zu deren Herabsetzung, sobald der jährliche Ertrag einen gewissen Procent-Satz des Anlage-Capitals übersteigt. Es findet sich dafür ein einziges Beispiel in England bei der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester, und ein zweites in America bei einer Bahn in Nord-Carolina; für beide soll die Herabsetzung des Tarifs nach Uebersteigung eines Gewinnes von zehn Procent eintreten. Frankreich beabsichtigt, den Gesellschaften, wo thunlich, dieselbe Verpflichtung aufzulegen, jedoch so, daß sie nur in Zwischenräumen von zehn oder fünfzehn Jahren zur Anwendung kommen würde. In Preußen wurde der rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln, welche sich auf Grund einer königlichen Cabinets-Ordre, wodurch dem Staate die Genehmigung des Tarifs vorbehalten war, gebildet hatte, später die Forderung vorgetragen, daß der Staat den Tarif im Interesse des Publicums und der Gesellschaft feststellen und denselben in Zwischenräumen von einigen Jahren einer weitern Regulirung unterwerfen werde. Da die Gesellschaft in ihrem Interesse hierauf nicht eingehen zu müssen glaubte, so schlug sie vor, zur Sicherstellung des

Staates demselben die Befugniß zur Herabsetzung nach Uebersteigung eines Gewinnes von zehn Procent einzuräumen, der Gesellschaft aber die Befugniß zur freiwilligen Herabsetzung der als ein Maximum geltenden Tarifsätze zu belassen. Diese Vorschläge sind seitdem in die vorläufigen allgemeinen Eisenbahn-Bestimmungen übergegangen. Uebrigens hatte die preußische Regierung schon früher und namentlich durch ein Publicandum des Finanzministers von Bülow vom 3. Mai 1816, die Ausführung gemeinnütziger Anlagen zum öffentlichen Gebrauche betreffend, den Grundsatz ausgesprochen, daß eine Ermäßigung der Tarife vorzubehalten sei, wenn künftig der Ertrag den zweifachen Betrag landesüblicher Zinsen übersteigen sollte.

Die Beschränkung des Gewinnes auf zehn Procent ist bei dem in England vorliegenden Falle ohne die beabsichtigte Wirkung geblieben, indem die Angelegenheiten der Eisenbahn-Gesellschaft von Liverpool nach Manchester, wie es scheint, nicht ganz ohne Rücksicht auf die gesetzliche Beschränkung, so geleitet worden sind, daß die halbjährlich zur Vertheilung gekommene Dividende niemals das Maximum von fünf Procent oder von zehn Procent für das ganze Jahr überstiegen hat, obschon vielleicht ein etwas günstigeres Resultat hätte erzielt werden können. Hieraus darf kein Schluß auf die Unzweckmäßigkeit der Maßregel überhaupt gezogen werden, da dieselbe nur in der Vermischung der Rechnungen über die Unternehmung der Bahn-Anlage und des Transports auf der Bahn zu suchen ist. Die Nothwendigkeit, im öffentlichen Interesse eine scharfe Sonderung dieser Rechnungen vorzuschreiben, wurde oben nachgewiesen; wenn aber, wie empfohlen, unter Mitwirkung der Staatsbehörde das Anlage-Capital und die jährlich für Unterhaltung und Verwaltung in Rechnung zu bringende Summe ein- für allemal festgestellt, wenn ein weiterer Aufwand nicht ohne besondere Einwilligung des Staates zum Anlage-Capital gezogen, wenn das Bahngeld von allem Verkehr ohne Ausnahme be-

rechnet wird: so fehlen der Gesellschaft die Mittel zu einer Einwirkung auf den Ertrag der Bahn-Zölle, und die Wirksamkeit einer Beschränkung desselben auf einen gewissen Procent-Satz würde sich nicht verhindern lassen.

Kurz zusammengefaßt, wären die folgenden einfachen Sätze als Grundlage für die Ordnung der Eigenthums-Verhältnisse zu empfehlen:

Die von Individuen oder Gesellschaften unter dem Schutze des Expropriations-Rechtes ausgeführten Eisenbahnen sind das mit einem Zoll-Erhebungsrechte zu Gunsten der Unternehmer belastete Eigenthum der Nation.

Die Zölle können abgelöset und die Bedingungen der Ablösung in der Verleihungs-Urkunde festgestellt werden.

## Die
# Concessions-Bedingungen
## im Allgemeinen.

Das Verhältniß der Privat-Gesellschaften für die Ausführung von Eisenbahnen oder von anderen öffentlichen Straßen zum Staate ist ein contractliches, am nächsten verwandt einer Anleihe, welche der Staat mit Privat-Personen abschließt.

Ein Land, dessen Bewohner die ersten Stufen gesellschaftlicher Ausbildung überstiegen haben, ist ohne öffentliche Wege undenkbar; sie, das Band, welches die Einzelnen erst zur Gesellschaft vereint, sind der wesentliche, nothwendige Hebel aller Civilisation, und wie ohne sie ein Staat nach heutigen Begriffen nicht bestehen kann, so ist ihre Herstellung und Unterhaltung, gleich der Landesvertheidigung, eine der natürlichen Bedingungen des Lebens im Staate. In Erfüllung dieser Bedingung entstehen Straßen, indem das Anlage-Capital aus den Gesammt-Einkünften des Landes entnommen, oder indem abgesonderten Bezirken und Verbänden ganz oder theilweise die Last übertragen, oder indem das Capital durch eine Anleihe beschafft und aus den Einkünften des Landes verzinset wird. Zur letzteren Classe gehört die Beschaffung des Capitals durch einen Actien-Verein, welcher für dessen Verzinsung unter gewissen Bedingungen auf einen besonderen Zweig der Landes-Einkünfte, nämlich auf Abgaben für den Gebrauch öffentlicher

Straßen, angewiesen wird, gewöhnlich, ohne daß der Staat einen bestimmten Zinsfuß gewährleistet und ohne daß er die Erzielung von mehr als den üblichen Zinsen verhindert. Ob die Verzinsung des darzuleihenden oder anzulegenden Capitals wahrscheinlich sei, haben die Actien-Vereine zu beurtheilen, denen dafür die Natur des Unternehmens und die Natur der Bedingungen zwischen Anleiher und Darleiher maßgebend ist. In der Regel überläßt eine dieser Bedingungen die Verwendung des Capitals dem Darleiher selbst *), wodurch die Operation scheinbar die Eigenschaften eines Darlehns verliert und einer gewöhnlichen Capital-Anlage ähnlicher wird.

Die Erbauung von Canälen, Landstraßen, Eisenbahnen ist für Actien-Vereine deßhalb bedenklich, weil das dazu erforderliche Capital in einer Weise immobilisirt werden muß, welche dessen Werth ganz oder zum größten Theile vernichtet, sobald die Unternehmung aufgegeben wird. Vereine für Waaren- oder Personen-Transporte zu Lande, für Segel- oder Dampfschifffahrt, für Versicherungs-, Bank- oder Handels-Gesellschaften mögen sich bei ungünstigen Verhältnissen auflösen und mit einigem Verluste das angelegte Capital zurückziehen. Sollte aber eine durch einen Privatverein gebaute Landstraße an Wegegeld weniger, als die Unterhaltungskosten, einbringen, wie dies bei sehr vielen Landstraßen der Fall ist, so würde der Verkauf des Grundes und Bodens nur einen geringen Bruchtheil des angelegten Capitals ersetzen, dasselbe aber ganz verloren sein, wenn der Staat, die Straße als öffentliches Eigenthum betrachtend, jenen Verkauf nicht gestattete.

Schon aus diesem Grunde müssen angehäufte Capitale, eine dichte Bevölkerung und ein lebhafter Handels-Verkehr, verbunden mit einer beweglichen Thätigkeit des Volkes, vorhanden sein, bevor der Geist der Association von minder gefahr-

*) Der auf Actien unternommene Main- und Donau-Canal, welchen die Staatsverwaltung selbst erbaut, ist hiervon eine Ausnahme.

vollen und lockenderen Unternehmungen zu der Anlage öffentlicher Eisenstraßen übergeht. Er wird demnächst zuerst diejenigen erfassen, welche ihrer Natur nach den sichersten Gewinn verheißen, in so weit die Bedingungen der Darleihung oder Festlegung des Capitals die Aussichten auf dessen Verzinsung nicht schmälern oder beeinträchtigen. Wenn der Capital-Ueberfluß groß ist, wenn einzelne glückliche Erfolge vorliegen und die Furcht vor Verlusten schwächen, wenn der Geist der Association aufgeregter, empfänglicher und leichtsinniger wird: so läßt er sich auch auf minder vortheilhafte Bedingungen ein, oder entschließt sich zu Anlagen, die ihrer Natur nach eine geringere Aussicht auf Verzinsung gewähren.

Man darf nun annehmen, daß es in jedem Lande Bezirke gibt, deren Durchschneidung mit Eisenbahnen zur Beförderung des allgemeinen Wohles dienen würde, während die Staatsregierungen aus Gründen, wovon der Werth oder Unwerth hier nicht untersucht werden soll, sich nicht entschließen wollen, zur Ausführung der Eisenbahnen eine Anleihe abzuschließen und aus den Einkünften des Landes zu verzinsen. Indem sie dagegen zu der Ausführung ein Darlehn wünschen, ohne die Zinsen zu verbürgen, sind die Staatsregierungen in Bezug auf die Bedingungen des Darlehns von den Darleihern abhängig, und diese Bedingungen, welche man Concessions-Bedingungen zu nennen pflegt, müssen daher, in so fern sie den Ertrag der Anlage berühren, je nach Zeit, Ort und Umständen nothwendig einem Wechsel unterworfen sein, so wie das Angebot von Capital zu dieser oder jener Unternehmung überhaupt einem Wechsel unterworfen ist. Unabänderlich feststehen könnten die Concessions-Bedingungen nur, wenn es den Staatsregierungen gleichgültig sein dürfte, ob Anlagen, deren öffentlichen Nutzen sie anerkennen, überhaupt zur Ausführung gelangen, ob sie früher oder später zu Stande kommen und ob nicht nur diejenigen von sicherem Erfolge, sondern auch

die von zweifelhafterem Ertrage unternommen werden. Halten die Staatsregierungen den Willen fest, Eisenbahnen, die das öffentliche Wohl befördern, nicht aus Staatsmitteln zu bauen, und zugleich den Wunsch, sie durch Privatvereine zur Ausführung zu bringen, so liegt zwischen der Gränze desjenigen, was der Staat einem Privatvereine einräumen darf, und desjenigen, was letzterer bewilligen kann, ein Spielraum, weit genug, um bedeutende Abweichungen in den Bedingungen für die zu verschiedenen Zeiten und an verschiedenen Orten concessionirten Gesellschaften zu rechtfertigen.

Eine solche Abweichung mag sich zunächst schon in der Form der Concessions-Verleihung ergeben und einen wesentlichen Einfluß ausüben.

In England, wo jede Eisenbahn-Gesellschaft durch eine von dem Hause der Gemeinen und dem Hause der Lords angenommene, von dem Throne genehmigte Parlaments-Acte concessionirt wird, haben die beiden Parlamentshäuser stehende Verordnungen, so genannte standing orders, für das vorbereitende Verfahren erlassen, wonach die Gesellschaften sich richten müssen. Sie beziehen sich meistens auf die zu beobachtenden Maßregeln, um dem Publicum im Allgemeinen und jeder betheiligten Corporation so wie jedem betheiligten Grund-Eigenthümer insbesondere eine rechtzeitige, genaue und vollständige Kenntniß des Planes zu verschaffen. Ueber die muthmaßlichen ökonomischen Resultate des Unternehmens verlangt das Parlament genaue Nachweisungen; eben so einen sorgfältigen Kosten-Anschlag, dessen Betrag nach einer früheren Bestimmung vor der zweiten Lesung der Bill wenigstens zur Hälfte durch zahlungsfähige Unterzeichner gedeckt sein mußte. Letztere Vorschrift wurde neuerlich abgeändert, als beide Parlamentshäuser theilweise in Folge der überreizten Speculationslust für Eisenbahn-Unternehmungen ihre stehenden Verordnungen einer Revision unterwarfen. Das Oberhaus setzte fest, daß

keine Eisenbahn-Bill zum zweiten Male gelesen werden solle, bevor wenigstens drei Viertheile des Capitals in bindender Form unterzeichnet seien, und daß vor Einbringung einer Bill die Einzahlung von fünf Procent auf jede Actie nachgewiesen werden müsse, sei es, daß der Betrag bereits auf das Unternehmen verwandt wurde oder zur Verfügung des Gesellschafts-Vorstandes bleibe. Das Unterhaus ging in seinen am 13. Juli 1837 angenommenen Verordnungen einen Schritt weiter, indem es vorschrieb, daß zehn Procent von jeder Actie baar oder in Staatspapieren bei der Bank niedergelegt werden müßten.

Die Gesellschaften sollen den Situationsplan und das Profil der Bahn nach einem großen Maßstabe für das Oberhaus bis zum 30. November vor der Session, für das Unterhaus bis zum 1. März in dem der Einbringung ins Parlament vorhergehenden Jahre deponiren, und bis zum 1. März des darauf folgenden Jahres werden concurrirende Gesellschaften, welche zwischen denselben Endpuncten eine abweichende Richtung vorschlagen, zugelassen.

Als Gründe für die Zurücksetzung des Termins zur Vorlage der Plane vom 30. November auf den 1. März führte das im Jahre 1836 von dem Unterhause zur Prüfung der stehenden Verordnungen ernannte Comite an, daß dadurch den Betheiligten die Kenntnißnahme des Planes erleichtert, daß zu einer sorgfältigen Ausarbeitung der auf längere Zeit der öffentlichen Kritik vorliegenden Plane angefeuert, und daß dem Parlament zur Berücksichtigung der für die nächste Sitzung angekündigten Projecte Gelegenheit gegeben werde.

Diese geschärften Formen entstammen einer Zeit, wo die Speculationslust für Eisenbahn-Anlagen zu entarten drohte; sie machen die rasche Erwirkung der Concession unmöglich, sie vertheuern dieselbe, fordern zu begründeter und unbegründeter Opposition auf, stellen die Freunde und Urheber eines Unter-

nehmens zu den Gegnern und späteren Mitbewerbern in eine nachtheilige Lage und müssen manchen Plan in der Geburt ersticken. Zu entschuldigen in einer Periode, wo man den Glauben hegte, eine etwas fieberhafte Aufregung dämpfen zu müssen, werden sie unhaltbar und schädlich, wenn die Unternehmungslust von Neuem mit der Besonnenheit Hand in Hand geht. Schon ist die jährliche Zahl der Eisenbahn-Bills in England stark abnehmend, und bereits hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die stehenden Verordnungen des Unterhauses einer abermaligen Reform zu unterwerfen.

Der Grundsatz, mitbewerbende Linien und Gesellschaften zuzulassen, ist an sich ein richtiger; die Art, wie er in England zur Anwendung gelangt, ist höchst verderblich. Jener merkwürdige Kampf der fünf Gesellschaften für eine Eisenbahn von London nach Brighton kostete den Parteien eine Million Reichsthaler und endete damit, daß von Seiten des Staates eine Linie bestimmt wurde, wozu das Capital erst seit Kurzem vervollständigt ist. Obgleich ein solches unmittelbares Einschreiten des Parlaments zu den seltensten Ausnahmen gehört *),

*) Das erwähnte Comite des Unterhauses sagte in seinem Berichte vom 1. August 1836: „In dem Laufe seiner Arbeiten wurde Ihr Comite veranlaßt, zu untersuchen, ob es zweckmäßig sei, eine allgemeine Uebersichtskarte durch eine besondere Commission anfertigen zu lassen, um den Personen, welche Eisenbahn-Anlagen beabsichtigen, Anleitung zu geben und das Urtheil der Comites über den Werth mitwerbender Linien zu leiten. Aber eine genaue Prüfung überzeugte uns, daß dieser Vorschlag wenigstens für Großbritannien von keinem praktischen Nutzen sein werde. Die verschiedenen Local-Interessen der Zwischenplätze, ein wichtiges Element für die Bestimmung der Richtungslinie einer Bahn, könnten von einer solchen Commission nicht gehörig berücksichtigt werden, wenn ihre Aufmerksamkeit, wie nöthig, auf die technischen Vorzüge einer Linie zwischen zwei Endpuncten gerichtet wäre; sollte aber jene Rücksicht ebenfalls in Erwägung kommen, so würde der von der Bezeichnung der besten technischen Linie zu erwartende Vortheil verloren gehen. Es scheint daher im Ganzen am besten, die Eisenbahnen in Großbritannien, so wie alle anderen Unternehmungen, dem Urtheile und

so liegt doch in dem Vorgange eine Hindeutung auf die Fehler des englischen Systems, und diese Fehler beruhen haupt=

dem Interesse derjenigen, welche ihr Capital darin anlegen wollen, zu überlassen, und sie nur der Prüfung und Ober=Aufsicht des Parlaments so wie der erhöhten Aufmerksamkeit des Publicums zu unterwerfen, welche nach der Meinung Ihres Comite in Folge der vorgeschlagenen Zeitverlängerung eintreten wird." Man sieht, daß gegen eine Einwirkung der Regierung auf die Wahl oder Bestimmung der Eisenbahn=Linien bessere Gründe hätten angeführt werden mögen, als dies von dem Comite geschehen. Auch lassen die Fragen, welche in der dem Berichte vorangegangenen Untersuchung den Zeugen vorgelegt wurden, auf Motive von einer anderen Natur schließen. Indem deren nachstehend einige ausgezogen werden, möge zugleich der Wunsch vergönnt sein, daß die deutsche Litteratur bald eine größere Aufmerksamkeit den reichen Schätzen zuwende, welche in den Zeugen=Aussagen vor Ausschüssen des englischen Parlaments verborgen liegen.

Sir James Graham. Vorausgesetzt, die von Ihnen erwähnte Aufnahme hätte zwischen London und Brighton Statt gefunden, und die Bahnlinie der Regierung wäre identisch mit der von Stephenson (damals hatte das Unterhaus das Stephenson'sche Project angenommen): in welcher Art würde die Untersuchung vor dem Comite sich von derjenigen unterschieden haben, welche kürzlich in Bezug auf die Linien von Stephenson und Rennie vorgenommen worden ist? Hauptmann J. Vetch. Die Vergleichung der Bahnlinie Rennie's mit der von Stephenson und die Vergleichung der Bahnlinie Rennie's mit einer anderen, identisch mit derjenigen von Stephenson, ist genau dasselbe. Frage. Die Entscheidung des Comite über die vergleichenden Vorzüge beider Linien würde nicht im Mindesten erleichtert sein? Antwort. Ich glaube, daß die Meinung einer Commission Sachverständiger die Entscheidung solcher, welche in der Sache weniger competent sind, allerdings erleichtern würde. Frage. Wir hätten die Meinung des Regierungs=Ingenieurs anstatt der Meinung des Herrn Stephenson, und dies wäre der ganze Unterschied? Antwort. Sie hätten die Meinung fähiger, unbetheiligter Männer zu Gunsten der Linie, welche auch Sie gebilligt haben. (Diese Antwort ist bedeutungsvoll, da das Unterhaus später seine Billigung der Stephenson'schen Linie widerrufen, und dagegen diejenige gebilligt hat, welche von dem Regierungs=Ingenieur als die vorzüglichere erkannt wurde.)

Frage. Haben Sie sagen wollen, daß, obschon Sie bei der Wahl einer Eisenbahn=Linie das öffentliche Wohl zunächst berücksichtigen würden, dennoch ihr Nachtheil für Einzelne nicht unerwogen bleiben würde? Antwort. Für den Nachtheil Einzelner

sächlich darin, daß die gesetzgebenden Körper sich zu sehr mit Verwaltungs-Details beschäftigen. Jede Eisenbahn bedarf eines

müßte, wie ich meine, in anderer Weise Entschädigung Statt finden. Frage. Würden Sie Jemanden anders entschädigen, wenn Sie seinen Blumengarten, oder wenn Sie drei Meilen von seinem Hause einen seiner Aecker durchschnitten? Antwort. Unbezweifelt. Frage. Wenn Sie durch Berührung eines Blumengartens eine horizontale Linie erhielten, die bei einer Verlegung, zwei Meilen seitwärts, gesenkt werden müßte, würde die Berücksichtigung des öffentlichen Wohls bei Entwurf Ihres Planes Sie bewegen, der horizontalen Linie auch bei größeren Kosten den Vorzug zu geben? Antwort. In dem unwahrscheinlichen Falle einer Verringerung der Kosten bloß durch die größere Wohlfeilheit des Bodens, trotz der Senkung der Bahn und ihrer Verlegung zwei Meilen zur Seite, würde ich nicht nur die Anlage-Kosten der beiden Linien, sondern auch die vermehrten laufenden Auslagen nach Vollendung der Bahn in Rechnung bringen. Frage. Nach Allem würde der Regierungs-Entwurf nicht vollständig und von vielen anderen Erwägungen abhängig sein? Antwort. Eine der ersten Erwägungen für jede Eisenbahn oder öffentliche Anlage ist der Kosten-Aufwand, und ohne diesen in Rechnung zu bringen, keine Entscheidung möglich. Frage. Und ein Bestandtheil der Kosten ist der den Einzelnen zugefügte Nachtheil? Antwort. Ja. Frage. Gibt es dagegen ein besseres Schutzmittel, als das Geld-Interesse der Parteien, welche die Anlage projectiren? Antwort. Nein, so weit es auf diesen Punct ankommt. Frage. Ist nicht das Interesse der Parteien gesicherter, als bei der Einwirkung von Regierungs-Beamten, die den Geldrücksichten keinen überwiegenden Einfluß einräumen würden? Antwort. Will das Parlament, ohne Rücksicht auf das öffentliche Wohl, nur Actien-Gesellschaften befördern, so ist deren Interesse am besten bewahrt, wenn es sich so wenig, als möglich, darein mischt. Ich war aber immer der Meinung, daß bei Fragen von großem öffentlichem Interesse, wie die Monopolisirung der öffentlichen Straßen des Königreichs, die Pflicht dem Parlament eine ganz andere Bahn vorzeichne .... Lord Stanley. Sind Sie nicht der Meinung, daß es Privat-Nachtheile gebe, wofür im Wege der Entschädigung der Maßstab nicht gefunden werden kann? Antwort. Für jetzt sehe ich deren keine. Frage. Ist es nicht möglich, einen Wohnsitz so zu zerstören, daß er unbewohnbar wird, und läßt sich dies durch irgend eine Geld-Entschädigung ersetzen? Antwort. Ich denke mir, der Besitzer jenes Hauses würde mit Ernst die Frage zu untersuchen haben, in wie weit er sein persönliches Gefühl dem öffentlichen Wohle gegenüberstellen wolle. Wenn die Eisenbahn ohne wesentliche Kosten-Vermehrung in

besonderen Gesetzes, und auch für das Recht der zwangsweisen Erwerbung des Grund=Eigenthums wird kein allgemeines Gesetz auf sie angewandt; vielmehr müssen alle desfallsigen Bestimmungen einzeln, und nach den Umständen geformt, in die Concessions=Acte aufgenommen werden. Mitwerbende Linien sind nicht nur für die ganze Länge zulässig, sie können auch für

---

einiger Entfernung vorbeigeführt werden könnte, so würde es ohne Zweifel geschehen; ist es aber unvermeidlich, in das Privat=Eigenthum einzugreifen, so muß man nicht voraussetzen, daß persönliche Gefühle dem allgemeinen Vortheile entgegentreten würden. Frage. Nehmen Sie an, eine als die vorzügliche erkannte Eisenbahn=Linie führe nothwendig durch ein enges Thal, dessen ganze Breite an irgend einer Stelle von der Wohnung und dem Besitzthume eines Einzelnen ausgefüllt wäre, der seine Einwilligung versagte: würden Sie in diesem Falle anrathen, den Wohnsitz zu zerstören? Antwort. Wäre der Nutzen sehr groß, so würde ich der Meinung sein, daß das Privat=Eigenthum aus Gründen des öffentlichen Wohles zwangsweise verkauft werden müsse. Frage. Würde nicht die Empfehlung der Linie durch einen Ingenieur der Regierung auf den Eigenthümer jener Besitzung einen viel größeren Eindruck machen, als der Wunsch einer Gesellschaft? Antwort. Ich glaube, daß die von der Regierung bezeichneten Beamten größeres Gewicht im Lande haben würden, als Privat=Personen. Frage. Es ist Ihnen der Fall gesetzt worden, daß eine Linie, die vorzüglichere, einen Wohnsitz zerstöre, und daß gegen eine andere, die minder vortheilhafte, keine Einrede erhoben sei: würden Sie, wenn zwischen beiden Linien zu wählen wäre, dem Parlament empfehlen, der durch den Regierungs=Ingenieur nicht bevorworteten die Genehmigung zu versagen, weil derselbe eine in technischer Beziehung vortheilhaftere Linie vorgeschlagen hatte, zu welcher jedoch die Einwilligung des Privat=Eigenthümers nicht erlangt werden konnte? Antwort. Ich würde unter diesen Umständen berücksichtigen, daß das Parlament nicht für einen Tag, oder für ein Jahr, oder für eine kurze Reihe von Jahren Gesetze gibt, daß die Eisenbahn für Jahrhunderte erbaut wird, daß das Interesse des Landes für Jahrhunderte zu erwägen ist, und von diesem Gesichtspuncte aus müßten persönliche Gefühle Raum geben.

Namentlich die vorletzte Frage zeigt, daß der hohen Aristokratie die Angriffe auf ihren Grundbesitz zu Zwecken des öffentlichen Nutzens zu sehr erleichtert scheinen, wenn die Regierung sich zu Gunsten einer bestimmten Richtungslinie ausspräche.

ganz kurze Strecken und von jedem Grund-Eigenthümer, der sich benachtheiligt glaubt, eingebracht werden. Vor den Verhandlungen im Parlamente ist die Regierung weder beauftragt noch befugt, die Sachlage an Ort und Stelle untersuchen oder feststellen zu lassen, und das Einzige, was vorher geschieht, ist die von der Gesellschaft an jeden Grundbesitzer, dessen Eigenthum die Bahn berührt, zu richtende Frage, ob er dafür, dawider oder neutral sei, worauf die Antwort entweder gar nicht oder ohne alle Angabe von Gründen ertheilt wird. Aufklärungen von Seiten der Regierung verlangt das Parlament keine; alle, die ihm nöthig scheinen, verschafft es sich durch Zeugen, oft aus den entferntesten Theilen des Reiches herbeigerufen, sei es durch das Parlament selbst oder durch die verschiedenen interessirten Parteien. Den Gesetzgebern des Landes liegen nicht die spruchreifen Acten zur Berathung des Urtheils vor; sie übernehmen selbst die Instruirung des Processes, übernehmen ein Geschäft, welches sich für die betreffenden Orts- und Bezirksvorsteher besser eignen würde. Vor den Schranken der Parlaments-Ausschüsse eröffnen die Parteien, von Anwalten und Sachverständigen vertreten, einen Kampf, zu welchem Geld, Zeit und Talent unentbehrliche Bedürfnisse sind; die Gegner des Unternehmens haben ihren Angriffsplan langsam und sorgfältig vorbereitet; in der Wahl der Mittel ist man nicht schwierig, Richter und Partei oft identisch. Von allen Seiten drängt sich das Privat-Interesse hervor, und wo sein Organ so viel Einfluß besitzt, daß die gute Sache allein nicht ausreicht, den Widerstand zu besiegen, da muß die Zustimmung durch Geld erkauft werden, oder durch eine Aenderung der Linie, oder durch beschränkende Clauseln der Concessions-Acte, wovon einige den Beweis zu liefern scheinen, daß der hohe Adel in England aus Gründen des öffentlichen Wohles nur freiwillig, nicht unfreiwillig expropriirt werden könne. Ueberhaupt liefern die Ansprüche der Grund-Eigenthümer den meisten Stoff zur Oppo-

sition, und da nach Beseitigung derselben den Gesellschaften für die zwangsweise Erwerbung und Benutzung des Eigenthums allerdings große, selbst größere Rechte, als in anderen Ländern, eingeräumt werden, so ist es ziemlich erklärlich, daß der vornehme oder reiche Grund-Eigenthümer in seiner Stellung sich im Voraus vor jedem imperativen Einschreiten einer Privat-Gesellschaft zu schützen sucht. Vielleicht möchten manche Gefühle weniger leiden, wenn, wie es in Preußen geschehen, das Geschäft der zwangsweisen Erwerbung von Grund-Eigenthum nicht den Gesellschaften überlassen, sondern den Staatsbehörden übertragen würde.

Nicht immer wird der Kampf vor dem Parlamente im ersten Ringen entschieden; oft erneuert er sich zum vierten oder fünften Male, bevor ein kostbarer Sieg die ermatteten Streiter lohnt; und daß in England die Actien-Gesellschaften vor der Betretung des beschwerlichen Weges nicht zurückschrecken, erklärt sich nur aus dem Ueberflusse an Capital, aus dem Unternehmungs- und Gemeingeiste, dem zugleich kühnen und praktischen Sinne der Nation, aus der Vorliebe für Oeffentlichkeit und aus der hohen Ehrfurcht vor dem Gesetze und vor den durch Herkommen und Gesetz geheiligten Formen.

Die Prätension zweier Collegien von mehr als neunhundert Personen, auf Zeugen-Aussagen hin die schwierigsten Fragen der Kunst und Wissenschaft sowohl, als kleiner örtlicher Interessen zu entscheiden, gränzt an das Naive. Nichts desto weniger erfüllt die Art, wie das Parlament die Aufgabe zu lösen sucht, der Reichthum von Intelligenz, welcher sich dabei entfaltet, mit Staunen und Bewunderung, und man überzeugt sich, daß das mangelhafte System im innigsten Zusammenhange mit jenen Eigenschaften stehe, welche wir an dem englischen Volke verehren und lieben. Der englische Staat gleicht nicht einer Maschine, deren Bewegung eine von einer einzigen Kraft gedrehte Central-Welle leitet, während alle übrigen Rä-

der und Getriebe, die nächsten wie die fernsten, nur wirken, indem sie dem centralisirten Willen folgen. Er gleicht einem Bienenvolke, wovon jedes Glied in seinem Kreise unabhängig wirkt und schafft, während Alle, einem höchsten, unwandelbaren Gesetze folgend, sich in treuer Ergebenheit um die Königinn reihen, die ihrerseits ihre Bestimmung innerhalb der durch gleich heilige Gesetze gezogenen Schranken erfüllt. In der Selbstständigkeit des Ganzen die Selbstständigkeit des Einzelnen zu wahren, das hat die englische Nation erstrebt und errungen. Eine Folge davon ist das reichere politische Leben des Individuums, eine andere Folge ist die größere Schwierigkeit, individuelle Rechte und Local-Interessen dem allgemeinen Vortheile unterzuordnen.

Im Gegensatze zu England sind Frankreichs Institutionen während der Dauer des Kaiserreiches mit eiserner Consequenz und unwiderstehlicher Gewalt zu einem wahren Typus aller Centralisation herangebildet und durch die seither eingetretenen Veränderungen nicht wesentlich aus dem eingenommenen Geleise verrückt worden. Eine der wohlthätigen Folgen dieses Systems ist in Bezug auf die Concessionirung von Privat-Gesellschaften für die Ausführung öffentlicher Werke ein formel so vollkommen ausgebildetes Verfahren, daß nur diejenigen Staaten, welche Frankreichs Beispiele gefolgt sind, sich eines ähnlichen zu rühmen haben. Auch in Frankreich kann die Ermächtigung zur Ausführung von Canälen, Landstraßen und Eisenbahnen und zur zwangsweisen Erwerbung des dazu erforderlichen Grund-Eigenthums nur von den drei gesetzgebenden Gewalten im Staate, der Deputirten-, der Pairskammer und dem Könige, ertheilt werden. Zur Berathung der legislativen Körper kommen jedoch die Projecte erst, nachdem dieselben in Bezug auf den zu erwartenden öffentlichen Nutzen an Ort und Stelle von den Departemental-Behörden einer allseitigen Prüfung und contradictorischen Erörterung unterworfen worden sind; ferner legt die Regierung, in so weit

Privat-Gesellschaften oder Personen die Ausführung übernehmen sollen, den vollständig ausgearbeiteten Entwurf eines Vertrages mit denselben, oder einen vorläufig bereits abgeschlossenen Vertrag vor, so daß in der Hauptsache die Kammern nur darüber zu entscheiden haben, ob das Gesetz zu erlassen oder zu verweigern sei.

Als Regel gilt, daß die Bauplane vom Staate ausgehen und von den Beamten der Brücken- und Wegeverwaltung in allen Einzelnheiten entworfen werden, wie denn im Jahre 1834 der Regierung ein Credit von 500,000 Francs für die Aufnahme von Eisenbahn-Projecten eröffnet wurde. Die Concurrenz von Gesellschaften für die Ausführung wird nicht nur zugelassen, sondern förmlich herausgefordert, indem die Uebernahme der Anlage, mit allen durch das Specialgesetz festgestellten Pflichten und Rechten, in öffentlicher Versteigerung dem Mindestfordernden zugeschlagen wird, wobei die Mindergebote sich entweder auf den Tarif, oder auf die Dauer der Concession, oder auf einen vom Staate angebotenen Zuschuß beziehen.

Hat eine Privatperson oder ein Privatverein der Regierung ein ausgearbeitetes Project übergeben und letztere dasselbe adoptirt, so folgt daraus noch nicht unbedingt die Ausschließung der öffentlichen Concurrenz bei dem Zuschlage der Ausführung; doch wird häufig von der Versteigerung Abstand genommen und die Regierung ermächtigt, mit dem Urheber oder den Urhebern des Planes ohne Zulassung Dritter den Vertrag abzuschließen, wie dies z. B. für die Eisenbahn von Paris nach St. Germain mit Emil Pereyre, für die Eisenbahnen von Mülhausen nach Thann und von Straßburg nach Basel mit Nicolaus Köchlin geschehen ist.

Es kann aber der Fall eintreten, daß eine wünschenswerthe öffentliche Anlage weder im Wege der Versteigerung, noch im Wege des Vertrages ohne Concurrenz zur Ausführung zu bringen ist, daß vielmehr der Unternehmer die Erlassung des

Gesetzes und die definitive Feststellung aller Bedingungen fordert, ohne seinerseits noch irgend eine bindende Verpflichtung einzugehen, während hingegen der Staat sich ihm gegenüber für eine gewisse Zeit unwiderruflich binden soll. Das Motiv zu einer solchen Forderung wäre etwa die Abneigung des Unternehmers, sich für die Herbeischaffung des Baucapitals zu verwenden, wenn der Staat ihm dieselbe nicht durch die vorgängige Feststellung der Bedingungen, durch die Erfüllung aller gesetzlichen Formalitäten und durch die unwiderrufliche Verleihung der Concession erleichtern würde. Ein Beispiel dieser Art ist nicht ohne Interesse. Ein Gesetz vom 22. April 1832 übertrug dem Alexander Doin die Concession zur Ausführung eines etwa 25 preußische Meilen langen und auf 40 Millionen Francs veranschlagten Canals zur Seite der Garonne, mit Feststellung aller Rechte und Pflichten des Concessionars für den Fall, daß derselbe die Unternehmung vollführen würde. Letzterer dagegen willigte bloß ein, daß die Concession als erloschen betrachtet werden möge, wenn er nicht binnen sechs Monaten eine Caution von zwei Millionen Francs niedergelegt haben sollte. Doin erlegte die Caution nicht, und die Concession erlosch, wurde aber durch ein Gesetz vom 9. Juli 1835 ihm und einigen anderen Personen, welche sich ihm angeschlossen hatten, erneuert; abermals, ohne daß dieser Verein sich zur Ausführung verpflichtete. Die Erlöschung der Concession wurde dieses Mal nicht an eine Cautionstellung geknüpft, sondern sie sollte eintreten, wenn nicht binnen Jahresfrist eine Actien-Gesellschaft für das Unternehmen mit Actionären für drei Viertheile des erforderlichen Capitals gebildet wäre. Die Frist verstrich, und ein drittes Gesetz vom 9. Juli 1836 verlängerte dieselbe bis zum 31. März 1837, immer noch, ohne den Inhabern der Concession irgend eine Verpflichtung aufzulegen.

Man wird bemerken, daß in Frankreich sehr zweckmäßig schon in der Form der Concessions-Verleihungen eine Ver-

schiedenheit eintritt, bedingt durch die größere oder geringere Leichtigkeit, das Capital zu einer Unternehmung zu finden, und durch die größere oder geringere Neigung, vorbereitende Arbeiten, ohne die Gewißheit, für wen gearbeitet wird, zu übernehmen.

Belgien folgt im Allgemeinen den französischen Verwaltungsformen, hat aber in neuerer Zeit, die Eisenbahnen betreffend, Werth darauf gelegt, die öffentliche Versteigerung auch dann beizubehalten, wenn das Project nicht von der Regierung, sondern von einem Privatmanne oder von einem Vereine ausgegangen ist; und um letzteren einen Reiz zu lassen, sich dennoch Arbeiten zu unterziehen, wovon Fremde die Früchte ärnten werden oder können, so sollen die auf den Tarif gerichteten Mindergebote gegen den Urheber des Planes nur dann Wirkung haben, wenn sie fünf Procent der Tarifsätze erreichen, und im Falle des Zuschlages an Fremde sollen dieselben binnen vierzehn Tagen dem oder den Urhebern des Planes eine bestimmte Summe auszahlen, welche bei der Eisenbahn zwischen Sambre und Maas auf 90,000 Francs festgestellt war.

In Holland ist die Concession für die Eisenbahn von Amsterdam nach Haarlem am 1. Juni 1836 drei Individuen ertheilt worden, bindend für das Gouvernement, ohne Verpflichtung für sie. Den Concessionaren blieb vorbehalten, in einer späteren Zeit, und zwar ohne Feststellung eines Präclusiv-Termins, den Vertragsentwurf zu unterzeichnen und alsdann zugleich befriedigende Nachweisungen über die Sicherung der erforderlichen Geldmittel zu geben.

Die Concession zu der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden verlieh die sächsische Regierung am 6. Mai 1835 einem in Leipzig bestehenden Comite, welches, nachdem es in Besitz derselben gelangt war, eine Actien-Gesellschaft für das Unternehmen bildete.

Preußen hat in den Jahren 1832 bis 1835 mehre Bewilligungen zur Anlage von Eisenbahnen zu Gunsten von Indi-

viduen oder Vereinen ertheilt, welche die vorbereitenden Arbeiten übernahmen und sich für die Herbeischaffung des Capitals verwenden wollten, ohne jedoch dieserhalb eine Verpflichtung einzugehen. Namentlich erhielten deren der niederländische Obristlieutenant Bake für eine Eisenbahn von Köln nach der holländischen Gränze, ein Comite zu Köln für eine Eisenbahn von da nach der belgischen Gränze, der Kaufmann Haniel zu Ruhrort für eine Eisenbahn vom Rheine nach Stalleicken, und ein Verein in Westphalen für eine Eisenbahn von der Emscher nach der Lippe. Die vorläufig vom Staate festgestellten Bedingungen waren ziemlich gleichförmig: zwangsweise Erwerbung des Grund-Eigenthums, öffentlicher Gebrauch der Bahn, vorgängige Genehmigung der Richtungslinie, des Tarifs, des Bahn-Reglements und des Statuts, wo die Ausführung durch eine Actien-Gesellschaft erfolgen sollte.

Diese Form entsprach der Zeit, in welcher sie gewählt wurde, vollkommen, indem damals in Deutschland die Lust zu großen Handels-Unternehmungen überhaupt und die zu Eisenbahn-Anlagen insbesondere nicht vorhanden war, daher der Staat veranlaßt und verpflichtet sein konnte, durch im Voraus gegebene Zusicherungen Einzelne zu ermuntern, ihre Kräfte der Verwirklichung von Anlagen zu widmen, deren große Gemeinnützigkeit der Staat anerkannte, ohne öffentliche Mittel dafür verwenden zu können oder zu wollen. Bald nachher schlug die allgemeine Stimmung für Eisenbahn-Anlagen in das Gegentheil um, und eine größere Zurückhaltung des Staates in der Form der Concessions-Verleihungen war davon die natürliche und richtige Folge. Als im Frühjahre 1836 der Fall der Mitbewerbung einer zweiten Gesellschaft für eine der bewilligten Eisenbahn-Anlagen eingetreten war, erließ der Staat allgemeine Bestimmungen, welche nicht als feststehend, sondern als Grundlage betrachtet werden sollten, nicht der Concession, sondern derjenigen Verhandlungen, die zur Vorbereitung der Concession

dann dienen würden, wenn die Unternehmung vorher als gemeinnützig anerkannt worden. Die dieser Fassung zum Grunde liegende Absicht, einem Verein oder einem Individuum vor dem definitiven Abschlusse des Vertrages, oder der in einer die Parteien bindenden Form angenommenen Concession keinerlei Rechte dem Staate gegenüber einzuräumen, war vereinbar mit dem vermehrten Angebot von Capital, wodurch die Erwerbung jener Rechte als eine Gunst erschien.

Gleichzeitig wurde die Frage erhoben, ob durch die früher ertheilten Bewilligungen, denen in einer Cabinets-Ordre vom 1. April 1835 der Name Concession beigelegt ist, der Staat sich einseitig verpflichtet habe. Die Entscheidung fiel nach langer Zögerung, kurz vor einer Modification des Ministeriums, im Wesentlichen verneinend aus, und fußte vornehmlich darauf, daß von der Verleihung einer Concession so lange nicht die Rede sein könne, als eine Actien-Gesellschaft, welche sie annehme, noch nicht vorhanden und deren Statut nicht genehmigt sei. Vor Kurzem hat die Eisenbahn von Berlin nach Riesa zu erneuerten Berathungen über denselben Gegenstand Veranlassung gegeben.

Es wäre sehr zu wünschen, daß diese peinlichen Discussionen hätten vermieden werden können, da es jederzeit nachtheilig und gefährlich sein muß, wenn die Meinung, daß der Staat eine Verpflichtung nicht erfülle, bis in den höchsten Kreisen, ob auch nur von Wenigen, getheilt wird. In solchen Fällen des Zweifels dürfte es wenigstens dann unbedingt rathsam sein, die in Anspruch genommene Verpflichtung zu erfüllen, wenn sich kein materieller Nachtheil daran knüpft und nur subjective Gründe der Lossagung das Wort reden. Die allgemeine, alle Classen des Volkes durchdringende Ueberzeugung, daß die Staatsverwaltungen, den Staatsbürgern gegenüber, eingegangene Verpflichtungen ohne Schwanken, ohne Deutung und ohne Verkürzung lösen, ist eine zu wesentliche Bedingung der Existenz

der Staaten, um ohne sehr bewegende Gründe die Möglichkeit eines Zweifels zuzulassen.

Für diejenigen Eisenbahn-Gesellschaften in Preußen, welche mit Ausführung der Anlage wirklich begonnen haben, ist eine sehr merkwürdige und überraschende Form der Concessions-Verleihung gewählt worden. Die Gesellschaften haben sich nämlich gegen den Staat, nicht aber hat sich der Staat gegen die Gesellschaften verpflichtet, und ihr Vertrag mit ersterem enthält im Wesentlichen nur die eine Bedingung, daß sie sich allen Bedingungen der Concession, welche der Staat später aufstellen möchte, im Voraus unterwerfen. Es ist dies genau die Umkehrung derjenigen Form, wodurch sich der Staat im Voraus und der Unternehmer erst hinterher verpflichtet.

Wenn schon die Form der Concessions-Verleihung je nach Zeit, Ort und Umständen den erheblichsten Verschiedenheiten unterliegt, so muß dies noch viel mehr in Bezug auf den Inhalt der Concessionen der Fall sein, da Abweichungen in der Form allenfalls vermieden werden könnten, während Abweichungen im Inhalte durchaus unvermeidlich sind. Es kann dafür eine feste, dauernde Regel, in so fern sie sich auf den ganzen Inhalt der Concessionen erstrecken soll, nicht angenommen werden; dagegen erscheint es zweckmäßig, einen Theil des Inhalts nach unwandelbaren und gleichförmigen Grundsätzen festzustellen, und dieser Theil würde nur diejenigen Bedingungen enthalten können, von welchen der Staat nicht abzugehen entschlossen ist, auch dann nicht, wenn das Festhalten daran die Ausführung einer gemeinnützigen Unternehmung verhindern möchte.

Wünschenswerth für den Staat ist der öffentliche Gebrauch der Eisenbahnen, ihre Aufnahme in das National-Eigenthum und als Folge davon ein richtiges Maß der Aufsicht über die Anlage; ferner die Feststellung vortheilhafter Ablösungs-Bedingungen, die Befugniß zur Besteuerung des Ertrags der Bahn und des Verkehrs auf derselben, falls die Uebereinstimmung

mit den allgemeinen Besteuerungs-Grundsätzen des Landes es erfordern sollte, und endlich ein möglichst niedriger Tarif des Bahngeldes.

Wünschenswerth für die Gesellschaften ist dagegen die Sicherung einer hohen Rente von dem auf die Anlage zu verwendenden Capital, welche von der Natur des Unternehmens selbst abhängt, daher letztere auch den nächsten und größten Einfluß auf die von den Gesellschaften zu bewilligenden Bedingungen ausüben muß.

Viele der in Europa vollendeten Eisenbahnen haben ungemein glänzende ökonomische Resultate geliefert, namentlich die Eisenbahnen von Stokton nach Darlington, von Liverpool nach Manchester, von Birmingham nach Liverpool, von Nürnberg nach Fürth, von Brüssel nach Antwerpen, und im minderen Grade die von Paris nach St. Germain. Von anderen, noch im Bau begriffen, ist der Stand der Actien ein lohnender, wie für die Eisenbahnen von London nach Birmingham, von London nach Bristol, von Paris nach Versailles, von Berlin nach Potsdam. Dagegen ergaben manche der bereits vollendeten Bahnen Verlust, z. B. die von Peakforest nach Cromford, von London nach Greenwich, von Andrezieux nach Roanne, von Prag nach Pilsen, und bei vielen der noch im Bau begriffenen oder kaum begonnenen Anlagen, sowohl in England als in Deutschland, stehen die Actien mehr oder minder tief unter dem Nominal-Werthe.

Diese Verschiedenartigkeit lehrt, daß der Erfolg der Eisenbahnen, wie aller anderen Handelsunternehmungen, von Umständen abhange, und daß sie je nach den gegebenen Verhältnissen Gewinn oder Verlust bringen werden. Letzteres möchte seltner der Fall sein, wenn auf die vorgängige Beurtheilung der Ertragsfähigkeit des Unternehmens mehr Sorgfalt verwandt würde, und wie schwierig es auch sei, ohne ein tieferes und gründliches Eingehen in jeden besonderen Fall zu einem zuver-

lässigen Urtheile zu gelangen, so gibt es doch mehre Anhaltpuncte, die für alle Eisenbahnen gleichmäßig in Betracht zu ziehen und auf ihren Ertrag von der entscheidendsten Einwirkung sind.

Eines der wesentlichsten Elemente zur Berechnung des muthmaßlichen Ertrages einer Eisenbahn ist die Größe des erforderlichen Capitals, und dies wird dann recht klar, wenn man sich vergegenwärtigt, wie hoch die rohe Einnahme sein müsse, um durch den reinen Ertrag die Zinsen des Capitals zu decken, oder wie viel die Kosten betragen, welche von der rohen Einnahme abgehen.

Bekanntlich erreichen die Betriebskosten der Musterbahn von Liverpool nach Manchester eine Höhe, vor der, wenn eine Ermäßigung nicht wahrscheinlich wäre, jede Aussicht auf Erzielung eines reinen Gewinnes von deutschen Eisenbahnen verschwinden müßte, indem sie, auf den Centner und die Person berechnet, mehr betragen, als man durchschnittlich in Deutschland dafür an voller Fracht einnehmen wird. Es ist jedoch an anderem Orte die Wahrscheinlichkeit nachgewiesen, daß die englischen Verhältnisse auf Deutschland gar nicht oder in sehr verändertem Maße übergehen werden, und seitdem haben die reichen Erfahrungen in Belgien ein helles Licht auf den Gegenstand geworfen.

Möge bei dieser Gelegenheit ehrenvoll der belgischen Ingenieure Simons und de Ridder gedacht werden, denen nicht nur das eigene Land, sondern auch die Nachbarländer zu Dank und rühmender Anerkennung verpflichtet sind. Sie zuerst übergaben dem Continent in ihrer Denkschrift vom Jahre 1833 eine inhaltreiche und praktische Aufklärung über die von Einführung der Eisenbahnen zu hegenden Erwartungen, und sie zuerst übergaben dem Continent im Jahre 1835 durch die Eisenbahn von Brüssel nach Mecheln eine praktische Anweisung zur Uebertragung des englischen Systems auf diesseitige Ver-

hältnisse; ein Muster, welches, in einem wesentlichen Puncte, nämlich der Unterlage für die Schienen, von dem englischen Vorbilde abweichend, später selbst in England zu beinahe allgemeiner Nachahmung gekommen ist.

Gegenstand der Prüfung, der Untersuchung und des Studiums aller benachbarten Länder, waren seitdem die von Simons und de Ridder erbauten Eisenbahnen eine reiche Fundgrube der Belehrung, und in dem Drange einer täglich anwachsenden Arbeit zugänglich jedem Zuspruche, bereit zu jeder Mittheilung, haben dennoch dieselben Männer in ihren vor und nach erschienenen Abrechnungen eine bis auf die kleinsten Einzelnheiten sich erstreckende Klarheit, Uebersichtlichkeit und Genauigkeit erstrebt und erreicht.

Die nach den ersten acht Monaten (Mai bis December 1836) des Betriebs der Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen den belgischen Kammern vorgelegte Rechnung lieferte den merkwürdigen Beweis, daß eine Bahn bei mäßigem Anlage-Capital, geringer Ansteigung, sehr großer Personen-Frequenz und sehr niedrigem Tarif reiche Zinsen aufbringen könne, und daß bei dem vereinigten Zusammenwirken dieser günstigen Verhältnisse, in so fern nur Personen und keine Waaren transportirt werden, die Bestreitung der Betriebs- und Unterhaltungskosten mit etwa vierzig Procent der rohen Einnahme möglich ist. Ein so glänzender Erfolg war geeignet, die blühendsten Hoffnungen für alle Eisenbahn-Anlagen zu erzeugen, die besorglicheren Rechnungen aus der Vergangenheit als nicht mehr anwendbar zur Seite zu schieben, und über die muthmaßlichen Resultate unter minder günstigen Verhältnissen zu täuschen, vorzüglich wenn die aus der Neuheit der Bahn und der Maschinen entspringende Verringerung der Unterhaltungs- und Reparations-Kosten nicht in Betracht gezogen wurde.

Für das folgende Jahr 1837 traten wirklich ungünstigere Verhältnisse ein. Die Bahn von Mecheln nach Termonde,

welche jener von Brüssel nach Antwerpen angeschlossen war, erforderte wegen der Beschaffenheit des Terrains an Unterhaltung beinahe so viel, als die zwei Meilen längere Hauptbahn, konnte dagegen wegen der geringen Bevölkerung der Stadt Termonde keine entsprechende Vermehrung der Frequenz herbeiführen, und zugleich war das Brennmaterial gegen das Jahr 1836 um etwa zwanzig Procent im Preise gestiegen.

Die sehr erheblichen Folgen dieser Einwirkungen sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung ersichtlich:

## Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen.
### Mai bis September 1836.

Acht Monate.

Kosten auf eine Einnahme von
Frs. 734736, 20 Cts.

| | | |
|---|---|---|
| Unterhaltung der Bahn . . . . . . . . . | | Frs. 87445, 54 |
| Transportkosten | | |
| Coke . . . . . . . . . | Frs. 52653, 48 | |
| Holz zum Anzünden . . | „ 1831, 50 | |
| Feuer und Licht für Stationen und Werkstätten . . . | „ 3810, 52 | |
| Schmiere. . . . . . . . . | „ 10935, 43 | |
| Reinigung, Seife, Bürsten rc. | „ 1053, 26 | |
| Lohn der Maschinisten . . | „ 16450, 92 | Frs. 167560, 77 |
| Personal für Aufsicht und Begleitung . . . . . . . . | „ 15000 — | |
| Verschiedene Lieferungen zur Reparation und Unterhaltung des Transports-Materials . . . . . . . . . | „ 29522, 92 | |
| Arbeitslohn für Unterhaltung des Materials . . . . . | „ 36302, 74 | |
| Kosten des Empfangs . . . . . . . . . . | | Frs. 36591, 79 |
| | | Frs. 291598, 10 |
| Brutto-Einnahme . . . . . . . . | | „ 734736, 20 |
| Netto-Einnahme . . . . . . . . | | Frs. 443138, 10 |
| Capital ohne das Transport-Material. . . . . . | Frs. 3,945733 — | |
| Kosten auf die Brutto-Einnahme . . . . . | | 40% |

## Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen und Termonde.

### Januar bis September 1837.

Neun Monate.

Im neunten traten die Sectionen nach Gent und Tirlemont hinzu.

Kosten auf eine Einnahme von
Frs. 926733, 77 Cts.

Frs. 171648, 66 . . . Unterhaltung der Bahn,

Transportkosten,

Frs. 357420, 50 {
- Frs. 129248, 60 Coke,
- „ 2755, 38 Coke-Körbe,
- „ 1921, 96 Holz zum Anzünden,
- „ 5968, 63 Feuer und Licht für Stationen und Werkstätten,
- „ 17269, 61 Schmiere,
- „ 8020, 08 Reinigung, Seife, Bürsten 2c.,
- „ 37307, 10 Lohn der Maschinisten,
- „ 25278, 30 Personal für Aufsicht und Leitung,
- „ 53511, 55 verschiedene Lieferungen zur Reparation und Unterhaltung des Transport-Materials,
- „ 76139, 29 Arbeitslohn für Unterhaltung des Materials.

Frs. 94894, 23 . . . . . . Kosten des Empfangs.

Frs. 623963, 39
„ 926733, 77 . . . . . . Brutto-Einnahme.

Frs. 302770, 38 . . . . . . Netto-Einnahme.

Frs. 5,815926 — Capital ohne das Transport-Material und die Sectionen von Gent und Tirlemont.

67% Kosten auf die Brutto-Einnahme.

Es hatten sich mithin die Betriebs- und Unterhaltungskosten von 40 bis auf 67% der Einnahme gehoben, und zwar hauptsächlich, weil letztere nicht in gleichem Verhältnisse mit der Verlängerung der Bahn gestiegen war. Hatte die Bahn von Mecheln noch Termonde sich einer eben so großen Frequenz zu erfreuen, wie die von Brüssel nach Antwerpen, so mußte die Einnahme bis zum September 1837 etwa 400000 Francs mehr betragen, als sie betragen hat.

In den drei letzten Monaten des Jahres 1837 waren sechs Abtheilungen der belgischen Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen und von Tirlemont nach Gent in vollem Betriebe; sie wurden während dieser Zeit befahren von 421251 Personen, die Einnahme war 490199 Frs., die Ausgaben betrugen 376037 Frs. oder 77 Procent der Einnahme, und für das ganze Jahr stellten sie sich durchschnittlich auf 71 Procent.

Jene sechs Abtheilungen, zusammen 143720 Meter oder 19⅙ preußische Meilen lang, kosteten, einschließlich 4,051567 Frs. für Stationsplätze und Betriebsmaterial, 18,190223 Frs. oder pro preußische Meile 256500 Rthlr.; in dem Jahre vom Mai 1835 bis dahin 1836 lieferten die Monate October, November und December nur ein Fünftel der Jahres-Einnahme und der Reisenden, nach welchem Verhältnisse die Eisenbahn von Tirlemont nach Gent und von Brüssel nach Antwerpen im Laufe eines Jahres von nicht weniger als 2,106255 Personen befahren worden wäre und 2,450995 Frs. eingenommen hätte. Nach Abzug von 71 Procent für Auslagen würde jedoch der reine Ertrag des Unternehmens nur vier Procent vom Anlage-Capital erreicht haben.

In einem am 26. October 1837 den belgischen Kammern für das Jahr 1838 vorgelegten Eisenbahn-Budget ist der Voranschlag der Einnahme für acht Abtheilungen der Bahn, von Ans bis Gent und von Brüssel bis Antwerpen, zusammen

188000 Meter oder 25 Meilen lang, verhältnißmäßig etwas höher, nämlich an Personengeldern . . . . 3,300000 Frs. und der Voranschlag der auf den Personen-Transport fallenden Kosten verhältnißmäßig etwas geringer, nämlich . . . . . . . . . 1,880000 Frs., wonach die Kosten nur 57 Procent der Einnahme betragen würden.

Die Eisenbahn von Paris nach St. Germain, welche ebenfalls bisher nur Personen beförderte, hatte für die vier letzten Monate des Jahres von 499442 Reisenden eine Einnahme von 595135 Frs. und eine Ausgabe von 336400 Frs., wenn man die den Stiftern und Leitern des Unternehmens bezahlten 51000 Frs. zu den Verwaltungs-Auslagen rechnet, oder von 285400 Frs., wenn dieser Posten als Capital-Verzinsung betrachtet wird. In dem ersten Falle betrugen die Kosten sechszig, im zweiten Falle achtundvierzig Procent der Einnahme. Auch auf dem Grand Junction Railway, von Birmingham bis auf die Mitte der Bahn zwischen Liverpool und Manchester, wurden seit seiner Eröffnung, am 8. Juli, bis zum 31. December 1837 nur Personen, Kutschen, Pferde, kleine Pakete und Post-Felleisen transportirt. Die Zahl der Reisenden war 232202, die Einnahme Lst. 116740 10. 6, die Ausgabe Lst. 56035 10. 10 oder 52 Procent von der Einnahme.

Mit Uebernahme des Transports von Waaren muß sich, bei übrigens gleichen Verhältnissen, der Unterschied zwischen dem rohen und dem reinen Ertrage vergrößern, weil davon dem Gewichte und Raume nach nicht dieselbe Fracht erhoben werden kann, wie von Personen. Nach den Abrechnungen für die Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester liefert ein Reisender einen eben so großen Ueberschuß, als durchschnittlich 25 Centner Waaren, und in dem oben erwähnten Budget der belgischen Eisenbahnen für 1838 wurde für den eventuellen Waaren-Transport die Einnahme auf 850000 Frs., die Ausgabe

auf 775000 Frs. veranschlagt, also ein reiner Ueberschuß von kaum fünfzehn Procent des Brutto-Ertrages erwartet. Letztere Verhältnißzahl kann jedoch nicht maßgebend sein, weil in Belgien Rücksichten vorwalten, von denen Actien-Gesellschaften sich nicht überall leiten lassen dürfen, und weil, nachdem die belgische Regierung später beschlossen hat, sich vorläufig auf die Vermiethung von Frachtwagen zum Waaren-Transporte zu beschränken, die festgestellte Miethe *) nicht vermuthen läßt, daß jener Kosten-Anschlag der Einnahme gegenüber sich noch als richtig herausstellen werde.

Von nordamericanischen Eisenbahn-Gesellschaften sind diesseits wenige Abrechnungen bekannt. Die von Baltimore nach dem Ohio, welche zugleich Waaren und Personen, sowohl mit Pferden als mit Dampf, befördert, nahm in dem Jahre 18$^{34}/_{35}$ ein 263368 Dollars und gab an Unterhaltungs- und Betriebskosten aus 156204 Dollars, also 60 Procent von der Einnahme.

Gegen den Uebertrag des Verhältnisses zwischen Einnahme und Kosten von den belgischen Bahnen auf andere möchte zunächst eingewandt werden, daß der belgische Tarif zu niedrig sei, da anscheinend die Kosten nicht denselben Procentsatz erreichen können, wenn ein Reisender für die Meile zwanzig und wenn er sechszig Pfennige dafür bezahlt. Es muß jedoch erwogen werden, daß bei einem hohen Tarif die rohe Einnahme

---

*) Ein Wagen, welcher bis zu und nicht über dreitausend Kilogrammen laden darf, wird vermiethet

| | Ruthen | | Frs. |
|---|---|---|---|
| von Mecheln nach Antwerpen . . . | ( 6315 ) | für | 16 |
| von Mecheln nach Brüssel und Löwen | ( 5426 u. 6853 ) | „ | 14 |
| von Mecheln nach Gent. . . . . | (14690 ) | „ | 28 |
| von Mecheln nach Termonde . . . | ( 7133 ) | „ | 15 |
| von Mecheln nach Tirlemont . . . | (11893 ) | „ | 27 |
| von Antwerpen nach Löwen u. Termonde | (13168 u. 13448) | „ | 18 |
| von Antwerpen nach Gent u. Tirlemont | (21005 u. 18208) | „ | 30 |
| von Löwen nach Tirlemont. . . . | ( 5040 ) | „ | 13 |
| von Termonde nach Gent . . . . | ( 7557 ) | „ | 17 |

leicht in einem größeren Maße abnehmen kann, als die Auslagen, und daß die durch einen niedrigen Tarif herbeigeführte Frequenz eben das Mittel zur Verminderung der auf jeden Reisenden fallenden Kosten wird. Wenn die Personen-Frequenz zwischen zwei Puncten abnimmt, so liegt es nicht in der Gewalt der Unternehmer, die Zahl der Fahrten in demselben Grade zu vermindern und dadurch jeder Fahrt eben so viele Personen zu sichern, als früher, weil dem Publicum eine oft sich erneuernde Gelegenheit geboten werden muß, und in jedem Falle bedeutend weniger Personen reisen, wenn täglich nur einmal, als wenn täglich sechsmal eine Abfahrt Statt findet. So lange nun Locomotiven von geringer Capacität noch nicht mit Vortheil hergestellt werden können, müssen sie bei schwachem Personen-Verkehr mit einer viel kleineren Zahl abfahren, als sie fortzuschaffen im Stande wären. Angenommen, die Fahrt durch eine Meile mit einer Locomotive, welche 240 Personen in der gehörigen Geschwindigkeit fortzubewegen fähig ist, koste bei voller Ladung an Zinsen, Reparation, Verschleiß, Lohn des Maschinisten und Conducteurs, Antheil an einer geheizten Reserve-Maschine und an Brennmaterial 3 Rthlr. 10 Sgr.: so wird, wenn anstatt 240 nur 120 oder 60 Passagiere die angehängten Personenwagen besteigen, die Ersparniß an Brennmaterial, mit Rücksicht auf den durch etwas größere Geschwindigkeit vermehrten Verbrauch, eine sehr unbedeutende Fraction von jenen Gesammtkosten ausmachen. Die Locomotiven auf der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester befördern durchschnittlich etwa 60 die ganze Bahn durchreisende Personen in jeder Fahrt; diejenigen von gleicher Stärke auf der Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen, als sie für sich allein bestand, transportirten hingegen durchschnittlich 191 Personen in jeder Fahrt. Möchte ein solches Verhältniß sich in Deutschland bei einem niedrigsten Tarifsatze von 5 und von $1^2/_3$ Silbergroschen pro Meile ergeben, so würde bei dem Satze von 5 Sgr. für 60

Personen die Fahrt, abzüglich der Kosten, 6 Rthlr. 20 Sgr., und bei jenem von $1^{2}/_{3}$ Sgr. für 191 Personen 7 Rthlr. 8 Sgr. 4 Pf. einbringen.

Die Ansteigungen auf den seither in Betrieb gesetzten belgischen Bahnen sind mit einer unbedeutenden Ausnahme in den Gränzen von 1 auf 300 gehalten und gestatten daher eine vortheilhafte Anwendung der Kraft. Nur wenige der in Deutschland projectirten Eisenbahnen haben ein gleich günstiges Profil aufzuweisen, und wenn scharfe Ansteigungen vorkommen, oder wenn an deren Stelle stehende Dampfmaschinen angebracht werden, so müssen sich dadurch die Betriebskosten steigern. Dieser Umstand ist sehr bekannt, sehr besprochen, aber nicht überall hinlänglich gewürdigt; er sollte dahin führen, bei jedem neu auftauchenden Projecte vor allem Anderen nach dem Profil der Bahn zu fragen.

Die Höhe des Anlage-Capitals hat auf das Verhältniß zwischen Einnahme und Betriebskosten keinen bemerkenswerthen Einfluß, weil die höheren Zinsen nur durch einen größeren Verkehr gedeckt werden können, welcher in gleichem Grade auf die Vermehrung der Kosten für die Unterhaltung der Bahn, den Transport und den Empfang wirkt. Nur wenn der Personen-Verkehr ungewöhnlich steigt, und außer der Zahl der Fahrten auch die Zahl der Reisenden für jede Fahrt zunimmt, muß der Procentsatz für die Kosten abnehmen.

Es kann hiernach im Allgemeinen, und ohne deßhalb die gründliche Prüfung jedes besonderen Falles entbehrlich zu machen, mit ziemlicher Zuverlässigkeit angenommen werden, daß auf Eisenbahnen mit mäßiger Ansteigung die ausschließliche Personen-Beförderung nur in den günstigsten Fällen weniger, als fünfzig Procent der Einnahme, erfordert, und daß die Kosten für Personen- und Waaren-Beförderung zugleich nicht niedriger, als sechszig Procent der Einnahme, veranschlagt werden dürfen. Bei der letzteren Unterstellung muß eine Eisenbahn, wovon die

Meile mit Einschluß des Betriebs-Capitals 200000 Rthlr. kostet, um 5% Zinsen abzuwerfen, eine Jahres-Einnahme von 25000 Rthlr. haben; sie muß aber jährlich 50000 Rthlr. einnehmen, wenn die Meile 400000 Rthlr. kostet. Oder, wenn die Zinsen des Anlage-Capitals um 10000, so müssen die Einnahmen um 25000 Rthlr. steigen, und um außer den Zinsen eine jährliche Dividende von 5% zu erzielen, muß die Meile, welche 400000 Rthlr. kostet, jährlich 50000 Rthlr. mehr einnehmen, als jene, welche nur ein Capital von 200000 Rthlr. erforderte.

Ein anderes wichtiges Element zur Beurtheilung der Ertragsfähigkeit einer Eisenbahn ist die Bevölkerung der durch sie in Verbindung gesetzten Städte, indem davon die Lebhaftigkeit des Personen-Verkehrs abhängt. Wenn man annehmen wollte, daß bei gleichem Tarif die Zahl der Reisenden auf zwei Eisenbahnen sich verhalten müsse, wie die Zahl der städtischen Bevölkerung auf jede Meile der Länge, so daß also eine Bahn mit 30000 Seelen städtischer Bevölkerung pro Meile doppelt so stark befahren werden würde, als eine andere mit 15000 Seelen pro Meile, so würde man jedoch bei Anwendung dieses Satzes mit großer Vorsicht zu Werke gehen müssen, weil dabei außerdem viele Umstände in Betracht zu ziehen sind. Es ist nicht gleichgültig, wie die Bevölkerung sich vertheilt; denn von zwei Eisenbahnen mit 30000 Seelen auf die Meile, wovon die eine aus einer sehr bevölkerten Stadt in eine unbewohnte Gegend führt, während die andere zwei minder bevölkerte Städte zu Endpuncten hat, wird der letzteren nothwendig eine größere Zahl von Reisenden zufließen, und dies muß in minderem Grade bei jeder Verschiedenheit in der Bevölkerung der berührten Städte eintreten, wie denn die Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen mehr Reisende transportirte, als die Versuchsbahn von Brüssel nach dem kleineren Mecheln, obschon bei dieser auf die Meile eine größere Seelenzahl kam, als bei jener. — Ferner muß sich die Rechnung verschieden gestalten, je nachdem

eine Bahn allein oder mit Seitenbahnen in Verbindung steht. Nach Anschluß der Städte Tirlemont und Gent an die Eisenbahn zwischen Brüssel und Antwerpen betrug die Totallänge 19¹/₆ Meilen, und im Verhältnisse zur städtischen Bevölkerung auf jede der 19¹/₆ Meilen wurde die Bahn viel stärker befahren, als es bei jener von Antwerpen nach Brüssel allein im Verhältnisse zur Bevölkerung pro Meile der Fall gewesen war. Die Verbindung zwischen Tirlemont, Antwerpen, Gent und Brüssel ist jedoch nicht durch eine fortlaufende, sondern durch eine Linie in Form eines Kreuzes bewirkt, und wenn man die Bevölkerung pro Meile nach der größten Entfernung zwischen den vier Endpuncten berechnet, so steht die hiernach zu veranschlagende Einnahme der wirklichen ziemlich nahe. — Es ist weiter möglich, daß aus besonderen Gründen zwischen zwei Orten ein lebhafterer Personen-Verkehr Statt findet, als zwischen zwei anderen von derselben Entfernung und Einwohnerzahl; so z. B. muß der Umstand, daß in der Handelsstadt Liverpool die Fabrikstadt Manchester das rohe Material zur Fabrikation kauft, mehr Reisen veranlassen, als wenn in beiden Städten Handel und Industrie in gleichem Maße blühten. Immerhin bleibt, wie Straßen nicht gebraucht werden können, wenn die Menschen fehlen, die Größe der vorhandenen Bevölkerung das wesentlichste Kennzeichen für das Maß ihres Gebrauchs; der Einfluß anderweiter Einwirkungen aber mag namentlich bei Eisenbahnen, welche gewöhnlich vorhandenen Straßen zur Seite treten, aus den bereits bestehenden Verkehrs-Verhältnissen annähernd ermessen werden.

Die Erfahrung lehrt, daß nach Eröffnung einer Eisenbahn der Personen-Verkehr, in Vergleichung mit demjenigen, welcher bis dahin in derselben Richtung Statt fand, sehr bedeutend zunimmt. Ursachen dieser Zunahme sind die größere Schnelligkeit und der wohlfeilere Preis der Reisen, und zwar letzterer in viel höherem Grade, als erstere. Es würde verwegen sein, eine

feste Regel für die muthmaßliche Einwirkung größerer Schnelligkeit und geringerer Preise aufstellen zu wollen, so lange zahlreiche und gleichartige Erfahrungen nicht vorhanden sind; doch verdienen diejenigen, welche wirklich vorliegen, eine allgemeine Berücksichtigung.

Zwischen Liverpool und Manchester reiseten auf der gewöhnlichen Landstraße jährlich 160- bis 180000 Personen zu dem Preise von sieben Shilling für die ganze Strecke, etwa 11 Silbergroschen pro preußische Meile. Auf der Eisenbahn ist der niedrigste Satz vier Shilling, etwa 6 Silbergroschen pro Meile; die Verminderung beträgt mithin 43 Procent. Die Bahn wurde in den ersten fünf Jahren durchschnittlich von 420000 Personen jährlich befahren, so daß eine Vermehrung auf das 2½fache Statt fand. Zwischen Brüssel und Antwerpen wurden auf der Landstraße und dem Canal 5, 4, 3½ und 2 Francs für die Reise bezahlt, der Durchschnitt mag 3 Frs. gewesen sein, oder 4 Sgr. pro preußische Meile. Der niedrigste Satz der Eisenbahn ist 1 Frc. 20 Cts. oder 1 Sgr. 8 Pf. pro Meile, die Verminderung 60 Procent. Vor Eröffnung der Eisenbahn fuhren von Brüssel nach Antwerpen mit den öffentlichen Postwagen 80000 Personen; die Zahl der Reisenden mit Extrapost und eigenem Fuhrwerk war nicht groß, die Zahl der mit den so genannten Trekschuiten auf dem Canal beförderten dagegen sehr bedeutend; im Ganzen sind 130000 Personen jährlich anzunehmen. Nach Vollendung der Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen fuhren in den letzten acht Monaten 1836 541129 Personen durch die ganze Bahn, und die vier fehlenden Monate, nach dem Verhältnisse zum ganzen Jahre, wie es sich in dem vorangegangenen ergeben hatte, hinzugerechnet, wären vom 1. Januar bis 31. December 1836 676968 Personen durch die ganze Bahn gefahren, also etwas mehr, als das Fünffache der früheren Zahl. Hier wären also zwei Fälle, wo in dem einen nach einer Preis-Verminderung von 43% eine 2½fache

und in dem anderen nach einer Preis-Verminderung von 60% eine 5fache Vermehrung eintrat. Sie erweisen, daß zwischen der Verminderung der Preise und der Vermehrung der Reisenden eine directe Proportion nicht bestehen kann, und dies liegt hauptsächlich darin, daß eine unverhältnißmäßige Vermehrung in dem Augenblicke eintreten muß, wo der geringste Satz so niedrig gestellt wird, daß er auch für die arbeitende Classe der Bevölkerung die wohlfeilste Reise-Gelegenheit darbietet. Die große Zunahme des Personen-Verkehrs in Belgien ist hieraus zu erklären.

In Preußen beträgt das Personengeld auf den königlichen Posten durchschnittlich neun Sgr. pro Meile, und wenn die Eisenbahnen 1 Sgr. 8 Pf. pro Meile als niedrigsten Satz annehmen sollten, so wäre dies eine Verminderung von 81 Procent, welche nach Analogie der obigen Fälle die Zahl der Reisenden um mehr als das Fünffache erhöhen wird. In den östlichen Provinzen Preußens ist neben den Posten das Lohnkutscher-Gewerbe an manchen Orten sehr ausgebildet; von Berlin nach Potsdam kann man allenfalls für 2½ Sgr. pro Meile, von Berlin nach Stettin für 3 Sgr. pro Meile fahren. Die Rheinprovinzen besitzen in der Dampfschifffahrt eine kräftige Concurrenz für die Personen-Beförderung in den mit dem Rheine parallel laufenden Richtungen; ihre Preise sind nach dem Tarif von 1838 und auf die Entfernungen zu Wasser berechnet 3 Sgr. 6 Pf. und 2 Sgr. 4 Pf. (große Cajüte und Vorcajüte) pro Meile und Person; auf die correspondirenden Entfernungen zu Lande angewandt 4 Sgr. 8 Pf. und 3 Sgr. 1 Pf. pro Meile. Auf vielen Eisenbahn-Strecken aber wird bis zu ihrer Eröffnung der Personen-Verkehr in der Hauptmasse ausschließlich durch die Staats-Postanstalten bewirkt worden sein.

Bei Angabe der Zahl der Reisenden in einer gewissen Richtung muß sorgfältig unterschieden werden, ob von solchen, welche durch die ganze Strecke, oder nur von solchen, welche auf der

Strecke gereiset sind, die Rede ist; um so mehr, als hierüber häufig gefährliche Irrthümer veranlaßt, geduldet oder in Cours gebracht worden sind. Die 729545 Personen, welche in acht Monaten des Jahres 1836 die Bahn von Brüssel nach Antwerpen bereiseten, stellten nur 541129 Reisen durch die ganze Strecke dar, und jene 421251 Personen, welche vom 1. October bis 31. December 1837 die Bahnen von Tirlemont nach Gent und von Brüssel nach Antwerpen befuhren, haben nur etwa 110000mal die ganze Länge durchlaufen.

Ein ähnliches Verhältniß ergibt sich bei der Dampfschifffahrt auf dem Rheine. Die Dampfschiffe zwischen Köln und Mannheim nahmen im Jahr 1833 etwa 94000, im Jahr 1834 108000 Passagiere auf, welche aber nicht mehr als 24000, respective 29000 Reisende durch die ganze Strecke darstellen. Je länger eine Eisenbahn ist, desto mehr verringert sich das Verhältniß zwischen der Zahl der Reisenden auf der Bahn und durch die Bahn; denn die bei Weitem größte Mehrzahl aller Reisen wird nur für ganz kurze Strecken unternommen, und bei großen Entfernungen nehmen sie in rasch steigender Proportion ab. Auf der sechs Meilen langen Strecke zwischen Brüssel und Antwerpen durchfuhr jeder Reisende durchschnittlich drei Viertel, auf der neunzehn Meilen langen Strecke zwischen Tirlemont, Antwerpen, Gent und Brüssel durchschnittlich ein Viertel des Weges. Die Directoren der Eisenbahn von Birmingham nach Liverpool und Manchester machten in ihrem Berichte vom 17. Januar 1838 die höchst interessante Thatsache bekannt, daß von allen Reisenden auf der Bahn nur etwa die Hälfte irgend eine der zwischenliegenden Städte passirt hatte. Wie daher der Einfluß einer Vertheilung der Bevölkerung auf viele Städte in geringer Entfernung von einander nicht leicht zu hoch veranschlagt werden kann, so wird dagegen der Einfluß sehr großer Städte auf die Frequenz langer Eisenbahn-Linien häufig überschätzt. Die wunderbaren Wirkungen, welche man

von Eisenbahnen zwischen Berlin und Wien oder zwischen Berlin und Paris erwarten möchte, beruhen, in so weit sie sich auf die Endpuncte beziehen, auf Illusionen, indem der directe Verkehr zwischen denselben, verglichen mit der erforderlichen Frequenz zur Verzinsung der Bahn, einen kaum nennenswerthen Beitrag liefern wird. Wie nahe in solchen Fällen die Täuschung liegt, zeigt sich deutlich, wenn man der herrschend gewordenen Vorstellung über die ungemein große Anzahl jährlich auf dem Continente reisender Engländer die nachfolgenden officiellen Angaben über die Zahl der während der Jahre 1833, 1834 und 1835 in den Häfen von Calais und Boulogne von England angekommenen und dahin eingeschifften Reisenden gegenüber hält:

| | 1833 | | 1834 | | 1835 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | angekommen | abgefahren | angekommen | abgefahren | angekommen | abgefahren |
| Calais über Dover | 17230 | 13438 | 16626 | 16298 | 15905 | 14682 |
| London | 5310 | 4836 | 4676 | 4182 | 3613 | 3538 |
| Ramsgate | | | 1372 | 1392 | 440 | 460 |
| | 22540 | 18274 | 22674 | 21872 | 19958 | 18680 |
| Boulogne über | | | | | | |
| Dover | 5006 | 6650 | 6502 | 7400 | 7066 | 8354 |
| London | 1560 | 2090 | 2422 | 2300 | 4030 | 5231 |
| Ramsgate | 150 | 160 | 127 | 154 | 621 | 608 |
| | 6716 | 8900 | 9051 | 9854 | 11717 | 14193 |
| Zusammen | 29256 | 27174 | 31725 | 31726 | 31675 | 32873 |

Für Eisenbahnen, auf welchen sowohl Waaren als Personen befördert werden sollen, ist es zur Beurtheilung der Ertragsfähigkeit sehr wichtig, den bestehenden Handelsverkehr, besonders aber die in gleicher Richtung üblichen Frachtsätze zu kennen, weil Tarif und Einnahme der Bahn dadurch bedingt werden. Zwischen Liverpool und Manchester war die Wasserfracht 14 Pfennige pro Centner und Meile; nach Eröffnung

der Eisenbahn wurde die Fracht auf $9^1/_4$ Pfennige pro Centner und Meile festgestellt, welchem Satze sich auch die Canäle anschlossen. In Deutschland beträgt die Landfracht schwerer Güter für größere Entfernungen auf Hauptstraßen durchgängig acht bis zehn, für kleine Entfernungen zwölf bis achtzehn Pfennige pro Centner und Meile; nicht alle Eisenbahnen haben aber bloß mit Landfrachten die Concurrenz zu bestehen. Von Stettin nach Berlin ist die Wasserfracht $2^1/_2$ bis 3, von Berlin nach Magdeburg und von Stettin nach Magdeburg $2^1/_4$ Pfennige pro Centner und Meile. Eigenthümlich gestalten sich die Verhältnisse für den preußischen Antheil der Eisenbahn von Antwerpen nach Köln. Die Landfracht zwischen Antwerpen und Köln beträgt acht Pfennige pro Centner und Meile, diejenige zwischen den rheinpreußischen Städten eilf bis zwölf Pfennige. Ursprünglicher Zweck der Eisenbahn zwischen Schelde und Rhein war aber die Concurrenz mit dem auf dem Rheine zwischen Holland und Deutschland Statt findenden Waarenhandel, wovon Belgien eben in Folge jener hohen Landfracht und der gehemmten Verbindung durch die Binnenwasser ausgeschlossen ist. Nun kostet ein Centner schwerer Güter von Köln nach Rotterdam, auf die Entfernung von Köln nach Antwerpen reducirt, an reiner Fracht noch nicht einen und von Rotterdam nach Köln nicht ganz zwei Pfennige pro Meile, und wenn auch zur wirksamen Concurrenz zwischen Belgien und Holland ein ganz so niedriger Tarif nicht geradezu erforderlich ist, so wird doch die Actien-Gesellschaft der Bahn von der belgischen Gränze bis zum Rheine ohne unmittelbaren Verlust für sie selbst nur dann ein die ausgedehnte Benutzung der Anlage als Handelsstraße zwischen Deutschland und dem Nordmeere sicherndes Bahngeld einführen können, wenn in Folge eines Uebereinkommens zwischen Belgien und dem Zollvereine letzterer einen jährlichen Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Capitals bewilligt, wie dies bei früheren Gelegenheiten häufig hevorgehoben worden und

wie es von oberrheinischen Vereinsstaaten in anderer Form schon jetzt zur Erleichterung der Waaren-Beziehungen vermittelst des preußischen Rheines geschieht *).

Die projectirte Bahn von der Weser nach dem Rheine wird, mit Ausnahme des Verkehrs, wobei die Lippe-Schifffahrt in Concurrenz tritt, nur Landfrachten von mindestens neun Pfennigen pro Centner zur Seite stehen; die Bahnen von Elberfeld nach Düsseldorf und von Elberfeld nach Köln aber übernehmen einen Waaren-Verkehr, der gegenwärtig zur Fracht von 15 bis 18 Pfennigen pro Centner und Meile bewirkt wird, und können daher einen höheren Tarif einführen, als die meisten anderen Eisenbahnen, welches auf den Ertrag einen um so bedeutenderen Einfluß ausübt, als der Aufwand für den Waaren-Verkehr groß und dessen Zunahme von ganz anderen Bedingungen abhängig ist, als jene des Personen-Verkehrs.

---

*) Nach Abschluß der Rhein-Schifffahrts-Convention hob Preußen das Rhein-Octroi auf seinem Antheile des Stromes für den Binnen-Verkehr, die Einfuhr und die Ausfuhr auf, und ließ dasselbe für die Durchfuhr bestehen, wodurch später entstand, daß ausländische Waaren für den Zoll-Verband vorzugsweise in rheinpreußischen Städten versteuert wurden, um als Gegenstände der Ein- und Ausfuhr die Befreiung von Rhein-Schifffahrts-Abgaben zu genießen. Die höher gelegenen Vereinsstaaten, Hessen, Baden, Baiern und Frankfurt, entschlossen sich dagegen, zur Begünstigung der directen Schifffahrt von Holland nach Mainz, Mannheim, Rheinschanze und Frankfurt, das wirklich erhobene preuß. Rhein-Octroi den betreffenden Schiffern zurückzuzahlen Wollen die Vereinsstaaten künftig diese Zahlung zwischen Rhein und Eisenbahn theilen; will Preußen den der Rheinschifffahrt entzogenen Betrag durch Verzichtleistung auf einen Theil des Rhein-Octroi compensiren und Belgien sich des Rechtes, Durchfuhrzölle zu erheben, begeben, so wären die Elemente zu einem Vertrage vorhanden, der von sehr ersprießlichen Folgen für den deutschen Handel sein und vielleicht den oft geschilderten Nachtheil einiger Maßen ausgleichen würde, daß die preußische Strecke der Eisenbahn zwischen Schelde und Rhein von einer Privat-Gesellschaft gebaut wird, welche Zinsen von ihrem Anlage-Capital verlangen muß.

Nach den gegebenen Andeutungen läßt sich ein allgemeines Urtheil über den muthmaßlichen Ertrag einer Eisenbahn mit ziemlicher Sicherheit und am füglichsten dann gewinnen, wenn die bekannten Verhältnisse in tabellarischer Form zusammengetragen und mit denen anderer Projecte oder ausgeführter Anlagen verglichen werden. Die Rubriken einer solchen Tabelle wären etwa:

a) Länge der Bahn,
b) Anlage- und Betriebs-Capital pro Meile,
c) erforderliche Einnahme pro Meile zur Deckung von 5 Procent Zinsen (bei Personen-Förderung allein 10%, bei Personen- und Waaren-Förderung $12\frac{1}{2}$% des Capitals),
d) städtische Bevölkerung pro Meile der Länge,
e) Städte mit 10000 Einwohnern und darüber,
f) deren Entfernung von einander,
g) stärkste Ansteigung der freien Bahn und Länge derselben,
h) Länge der Ansteigungen von $\frac{1}{240}$ und weniger,
i) stehende Maschinen, Ansteigung und Länge der schiefen Fläche,
k) bestehende Personen-Frequenz,
l) Personengeld auf concurrirenden Straßen,
m) bestehender Waaren-Verkehr,
n) Frachtsatz schwerer Güter auf concurrirenden Straßen.

Der Verfasser würde im Stande sein, eine solche Tabelle für eine große Anzahl projectirter Eisenbahnen zu liefern; es mag jedoch hinreichen, wenn als Beispiel in obiger Folge die annähernden Zahlen für ein (nicht vollständig zur Ausführung gelangendes) Project gegeben werden, welches er als entschieden vortheilhaft betrachtet. Es ist die Rede von einer Eisenbahn, welche, von einem gemeinschaftlichen, mit einer stehenden Maschine zu betreibenden Mittelpuncte ausgehend, durch drei Aeste die Städte Düsseldorf, Elberfeld, Barmen und Köln in Verbindung setzen würde.

| | |
|---|---|
| Die Länge derselben beträgt . . . . | 8½ Meilen. |
| Das Anlage- und Betriebs-Capital pro Meile circa . . . . . . . . . . | 270000 Rthlr. |
| Die erforderliche Einnahme pro Meile zur Deckung von 5% Zinsen . . . . | 33750 Rthlr. |
| Die städtische Bevölkerung pro Meile der Länge (wozu die größte Entfernung zweier der verbundenen Städte anzunehmen) | 27000 Seelen. |
| Die Städte liegen etwa 4, 5 und 6 Meilen von einander entfernt. Das Maximum der Ansteigung ist 1 auf 240, und es kommt ein Maschinenberg von etwa 600 Ruthen Länge vor. | |
| Die bestehende Personen-Frequenz beträgt für jede Meile . . . . . . . . | 52000 |
| Das Personengeld durch die königliche Post, welche allein jährlich 36000 Reisende transportirt, pro Meile . . . . | 9 Sgr. |
| Durch die Dampfschiffe . . . . . . | 3 Sgr. |
| Der Waaren-Verkehr auf Landstraßen in derselben Richtung für jede Meile . | 1,200000 Centner |
| wobei der Waaren-Verkehr auf dem Rheine zwischen Köln und Düsseldorf, welcher vier Millionen Centner übersteigt, nicht gerechnet ist. | |
| Der niedrigste Frachtsatz schwerer Güter auf concurrirenden Straßen pro Centner und Meile . . . . . . . . . . | 15 Pfennige. |
| Der höchste . . . . . . . . . . . | 18 „ |

Vergleicht man hiermit die Verhältnisse der ausgeführten Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen, so ergibt sich, daß bei letzterer einerseits das Anlage-Capital, die Entfernung der Städte und die Ansteigung kleiner, die Bevölkerung und die vor der

Eröffnung bestehende Personen-Frequenz größer und eine stehende Maschine nicht erforderlich war, daß andererseits das Personengeld vor der Eröffnung der Bahn niedriger, der Waarenverkehr auf Landstraßen in gleicher Richtung unbedeutend und die Wasserfracht ungemein wohlfeil war.

Vergleicht man hingegen damit die Verhältnisse anderer Eisenbahn-Projecte, so wird sich herausstellen, daß, wie die vollendeten Eisenbahnen je nach der Natur der Unternehmungen einen reichen, einen mäßigen oder schlechten Ertrag ergeben, auch von den begonnenen oder projectirten Anlagen einige eine hohe, andere eine mäßige und noch andere eine äußerst geringe Rente versprechen. Es wird ferner aus einer solchen Vergleichung hervorgehen, daß in Deutschland bei sehr wenigen Unternehmungen auf reichen Gewinn zu rechnen, daß daher allgemeinhin die Gesammtheit den Privat-Gesellschaften, welche, trotz der Unsicherheit des Erfolges, ihr Capital auf die Anlage von Eisenbahnen verwenden, zu Dank verpflichtet ist; daß die Staatsregierungen, indem sie öffentliche Mittel zu jener Anlage nicht verwenden wollen, den Privat-Gesellschaften jede anderweite, mit allgemeinen staatswirthschaftlichen Grundsätzen vereinbare Begünstigung verschulden, und daß die Gesellschaften, außer der Last der Anlage und Unterhaltung, keinerlei andere Lasten, wovon die Gefährdung eines mäßigen Zinsen-Gewinnes zu befürchten wäre, übernehmen können.

Wie lassen sich unter diesen Umständen die allgemeinen Interessen des Staates mit den besonderen der Privat-Gesellschaften in Uebereinstimmung bringen?

Die Bedingung des öffentlichen Gebrauches der Eisenbahnen muß der Staat unabänderlich festhalten, selbst dann, wenn es möglich wäre, daß deßhalb eine von ihm gewünschte Unternehmung nicht zu Stande käme. Ihrerseits können die Gesellschaften sich dieser Bedingung unbedenklich unterwerfen, weil

sie den Ertrag des Unternehmens nicht nur nicht gefährdet, sondern demselben sehr förderlich ist. Wären jene oben bezeichneten Fortschritte, welche dem freiesten, uneingeschränktesten Gebrauche der Eisenbahnen noch vorhergehen müssen, schon geschehen, so darf angenommen werden, daß eine erbauende Gesellschaft sich schwerlich mit Personen- und Waaren-Transporten befassen würde. Aber auch in der jetzigen Lage der Dinge, selbst bei reglementarischer Feststellung der Abfahrtzeiten, können auf jeder Eisenbahn mehre Transport-Unternehmer unabhängig neben einander bestehen, und in den meisten Fällen ist es sehr wahrscheinlich, daß sich deren finden werden. Weit entfernt, daß eine Eisenbahn-Gesellschaft durch das Transport-Gewerbe einen besonderen Gewinn machen könnte, liegt vielmehr in der Uebernahme dieses zweiten Geschäftes eine Quelle der Gefahr und des Ruins, und viele Projecte würden ein bei Weitem größeres Vertrauen verdienen, wenn die Unternehmer sich begnügten, die Straße und die zu ihrem Gebrauche nothdürftig erforderlichen Anlagen zu bauen, den Gebrauch selbst aber Anderen zu überlassen. Ist eine Gesellschaft Wegegeld-Empfänger und Fuhrmann zugleich, so besteht ihr Tarif aus dem vereinigten Bahn- und Zuggelde; von diesem Tarif gehen die Kosten des Betriebs ab, und der Ueberschuß stellt das für den Gebrauch der Bahn erhobene Bahngeld dar, sei es, daß derselbe den landesherrlich bewilligten Tarif des Bahngeldes übersteige oder darunter bleibe. In den seitherigen Fällen, wo Gesellschaften an einen Bahngeld-Tarif gebunden waren und nebenbei selbst transportirten, haben die Kosten der Transporte viel mehr betragen, als der von den Gesellschaften dafür geforderte Zusatz zum Bahngeld-Tarif; man würde aber hieraus mit Unrecht schließen, daß sie mit Schaden gefahren seien, da sie vielmehr sich mit einem niedrigeren, als dem bewilligten, Bahngelde begnügten; eben so wäre im umgekehrten Falle mehr ein scheinbarer, als ein wirklicher Gewinn erzielt,

weil in der That nur eine Erhöhung des Bahngeldes Statt gefunden hätte.

Für eine Eisenbahn-Gesellschaft könnte die Bewirkung der Personen- und Waaren-Transporte durch Andere nur dann Verlust herbeiführen, wenn sie sich mehr bezahlen ließen, als die Selbstförderkosten für die Gesellschaft betragen würden, indem alsdann, wegen unnöthiger Erhöhung des Fracht-Tarifs, die Bahngeld-Einnahme abnehmen müßte. Einem solchen Verluste würde aber die Gesellschaft durch die ihr täglich freistehende Mitbewerbung als Transport-Unternehmerinn entgegentreten.

Die einzige Frage, um welche es sich hierbei handelt, ist daher: Kann und wird ein fremder Unternehmer eben so wohlfeil oder wohlfeiler fahren, als die Gesellschaft, welche außer der Verzinsung des Betriebs-Capitals keinen Gewinn verlangt? Und diese Frage wird man zu bejahen nicht anstehen dürfen.

Von einem Privatvereine, welcher nicht nur Erbauer der Bahn, sondern auch Frachtführer, und zwar mit Ausschluß jedes Concurrenten, ist, wird die Befriedigung aller Bedürfnisse des Publicums erwartet, auch derjenigen, welche den eigentlichen Transport der Waaren und Personen nicht betreffen, während der Unternehmer dieses Transports auf einer ihm fremden Anlage sich streng in den ihm zustehenden Gränzen halten kann. An die Flüsse, an die Landstraßen hat der Verkehr sich angeschlossen, aus ihnen sich entwickelt; kein Haus wird gebaut, kein Etablissement wird gegründet, als mit Rücksicht auf die bestehenden Communications-Mittel. In dieses abgerundete Ganze treten die Eisenbahnen als ein neues ein, und man verlangt mehr, daß sie sich dem Vorhandenen, als daß das Vorhandene sich ihnen anschließe. Sind es die Eisenbahn-Gesellschaften, welche alle hieraus entspringenden Forderungen befriedigen sollen, so müssen sie zugleich von vorn herein auf jede Rente von ihrem Capitale verzichten. Eine Eisenbahn nähert sich in der Wirkung sehr einem großen

Strome, und die bedeutenden Anstrengungen, welche die verschiedenen Localitäten machen müssen, um sich die Vortheile des Stromes für ihren Verkehr anzueignen, liegen vor Augen. Wenn der Rhein mit allen seinen Schiffen, Uferbauten und Hafen-Anstalten Eigenthum einer Actien-Gesellschaft und deren angelegtes Capital aus Frachten und Octroi zu verzinsen wäre, so würde Niemand wünschen, Actionär dieser Societät zu sein. Die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester ist das lebendige Bild eines Zustandes, der durchgängig von den Localitäten den Gesellschaften gegenüber erstrebt werden wird. Wahrhaft riesenhafte Anlagen sind an den Endpuncten zur Erleichterung des Verkehrs und zum Vortheil der beiden Städte gemacht, ohne daß diese den geringsten Beitrag dazu geleistet hätten, und die Gesellschaft ist nur vermöge der ungeheuren jährlichen Brutto-Einnahme von mehr als anderthalb Million Reichsthaler im Stande, die verwendeten Capitale vortheilhaft zu verzinsen. Jede von einer Gesellschaft neben der Bahn-Anlage getroffene Anstalt zur Erleichterung des Verkehrs muß ihre Verzinsung in sich selbst tragen, wenn sie nicht die Kosten des Betriebs vermehren soll; werden solche Anstalten von Anderen, die ebenfalls für die Benutzung Zinsengenuß fordern, eingerichtet, so ist allerdings der Unterschied nicht erheblich. Sehr viele Anlagen kommen jedoch, sei es durch den Staat oder durch eine Provinz oder durch eine Gemeinde, zur Ausführung, ohne daß auf eine Verzinsung des Capitals gerechnet, indem vielmehr der indirecte Vortheil als zureichender Beweggrund erkannt wird, und gerade in Bezug auf Eisenbahnen müssen sich sehr häufig solche unfruchtbare Anlagen als wünschenswerth herausstellen, welche das Interesse von Localitäten oder Individuen mehr befördern, als jenes der Bahn-Gesellschaften. Als, um einen Fall aus der Erfahrung anzuführen, der Staat Pensilvanien die aus öffentlichen Mitteln erbaute Eisenbahn von Philadelphia nach Columbia er-

öffnete, faßte er den Beschluß, die Bahn mit eigenen Locomotiven zu befahren und die Benutzung ihrer Kraft dem Publicum zu bestimmten Preisen zu überlassen, ohne sich übrigens im Mindesten auf die Anschaffung und Vermiethung von Fracht- und Personenwagen, oder auf die Behandlung der Waaren einzulassen. Die Folge war, daß in Philadelphia mehre Vereine sich bildeten, welche Eisenbahn-Wagen vermiethen oder Frachten übernehmen, daß viele Privatpersonen sich solche Wagen anschafften, daß Philadelphia's Straßen mehr, als die irgend einer anderen Stadt in Nordamerica, von Eisenbahn-Zweigen durchschnitten wurden, und daß einzelne Haus-Eigenthümer von den Nebenzweigen Nebenzweige bis an ihre Waarenlager führten. Offenbar gereichen diese Einrichtungen zum Vortheile der Stadt, so wie zum Vortheile und zur Bequemlichkeit der Einzelnen; offenbar müssen sie eine günstige Rückwirkung auf die Hauptbahn ausüben; wie aber das ökonomische Resultat gewesen sein würde, wenn eine Actien-Gesellschaft die Eisenbahn von Philadelphia nach Columbia erbaut und zu Gunsten der ersteren Stadt die erwähnten Einrichtungen getroffen hätte, dürfte nicht zweifelhaft sein.

Fälle, wo das Capital unverzinslich verwendet oder später entwerthet wird, können sich nicht nur bei unbeweglichen Anlagen zur Erleichterung des Verkehrs, sondern auch in Bezug auf das bewegliche Eigenthum der Transport-Unternehmer ergeben. Jeder wesentliche Fortschritt in der Mechanik, jede bedeutende Erfindung zerstört einen Theil des Werthes der älteren, zu dem betreffenden Zwecke gebrauchten Maschinen, und mehr als andere Werkzeuge sind die Betriebsmittel auf Eisenbahnen diesem Wechsel unterworfen, weil sie, erst seit wenigen Jahren entstanden und herangebildet, noch einer großen Vervollkommnung fähig sind. Erfolgt sie, und ein Transport-Unternehmer beharrt bei seinen alten Fahrzeugen, so wird er sofort von einem neu auftretenden überflügelt; er erleidet einen

Capital-Verlust, welcher der Bahn-Gesellschaft wegen des verbesserten Betriebs einen Gewinn zuführt. War letztere hingegen selbst Transport-Unternehmerinn, so muß sie sich entweder einen Schaden zufügen, indem sie die veralteten Maschinen zu benutzen fortfährt, oder sie muß sich einem Capital-Verluste durch die Anschaffung neuer unterwerfen.

Der Wetteifer zwischen zwei oder mehren neben einander stehenden Transport-Unternehmern ist ein Sporn, von dessen beständigem Reize weit eher Vervollkommnungen und Fortschritte zu erwarten sind, als von der isolirten Bewegung in den Gränzen eines ausschließenden Privilegiums. Außerdem mag das Feuer der Concurrenz mitunter einer umsichtigen Berechnung der financiellen Erfolge schaden; immer ist es die Bahn-Gesellschaft, welche von jenem Streben oder von diesem Streite die sicheren Vortheile ärntet; je mehr auf ihrer Bahn gefahren wird, sei es ohne Gewinn, sei es mit Verlust für die Betheiligten, desto größer ihr Einkommen.

Möchten kleinere Zwischenstädte, an der Hauptbahn gelegen oder durch Seitenbahnen mit ihr verbunden, außer den durchgehenden Wagenzügen eine selbstständige directe Fahrt wünschen; möchten andere, etwa in der Mitte der Bahn, fordern, daß ein Personenzug, ohne bis zum Endpuncte der Bahn weiter zu gehen, am späten Abend dort ankomme, um Gäste zum Uebernachten anzubringen — und diese Fahrten müßten wegen der zu erwartenden geringen Zahl der Reisenden unvermeidlichen Verlust ergeben —: so würde dennoch die Bahn-Gesellschaft, wenn sie das Monopol des Transports besäße, dem Drängen und Rufen und Klagen jener Städte und Städtchen nur mit großer Mühe widerstehen. Findet hingegen Concurrenz Statt, so ist Selbsthülfe das einzige zum Ziel führende Mittel, und leicht wird dann die Ortsehre oder anderweiter Vortheil zu persönlichen Geldopfern führen, um die gewünschten

Fahrten zu Stande zu bringen. Sie werden der Bahn-Gesellschaft das Bahngeld bezahlen.

Die allgemeinen Interessen des Staates fallen mit den besonderen der Gesellschaften in Bezug auf die Bedingung des öffentlichen Gebrauchs der Eisenbahnen und ihre nothwendigen Folgen zusammen. Der Staat kann diese Bedingung und ihre Folgen unabänderlich festhalten, und es wird dieserhalb verwiesen auf die früher gemachten Bemerkungen und Vorschläge, betreffend die Aufsicht über die Anlage vor und nach ihrer Vollendung, die Aufnahme der Anlage mit den dazu gehörigen Anstalten und die Feststellung des darauf verwandten Capitals, die Zölle für Wasserstationen, stehende Maschinen und andere Anstalten, die Einfachheit des Bahngeld-Tarifs, die Feststellung des jährlichen Bedarfs zur Unterhaltung und Verwaltung, das Minimum der Transportpreise und das allgemeine Bahn-Reglement.

Grundsätzlich kann dieser höchst wesentliche Theil des Inhalts der Concessionen für alle Fälle feststehen, vorbehaltlich der Vereinbarung über die Höhe des Anlage-Capitals, der Zölle, des Bedarfs zur Unterhaltung und des Transport-Minimums je nach den Modalitäten jedes besonderen Falles. Will der Staat ferner zur Beförderung des öffentlichen Gebrauches sich die Befugniß vorbehalten, die Niederlegung eines zweiten Schienenpaares zu fordern, so ist ein Widerstreit der beiderseitigen Interessen denkbar, und es erscheint billig, daß eine Gesellschaft zu dem vermehrten Capital-Aufwande nur dann wider ihren Willen gezwungen werden dürfe, wenn sie eine Reihe von Jahren hindurch von der einfachen Bahn einen vorher zu bestimmenden reichen Gewinn geärntet hat.

In der Bedingung, daß die von Actien-Gesellschaften erbauten Eisenbahnen als zum National-Eigenthum gehörig betrachtet werden sollen, liegt, wie bereits erwähnt, mehr eine scheinbare, als eine wirkliche Härte. Auf den Ertrag des Un-

ternehmens kann sie keinen Einfluß ausüben, und so lange dasselbe gedeihlich fortschreitet, berührt sie das Privat-Interesse der Unternehmer nicht. Nur bei völligem Mißlingen wird der Gegenstand für die Gesellschaften wichtiger, da sie wünschen müssen, daß die Eisenbahn, sobald sie als öffentliche Straße aufgegeben würde, auch nicht länger als National-Eigenthum betrachtet werde, sondern als Privat-Eigenthum auf diejenigen übergehe, welche das Recht für ihren Gebrauch, Zölle zu erheben, als Eigenthum besessen hatten; daß ferner es ihnen, den Gesellschaften, zustehe, die Eisenbahn als öffentliche Straße aufzugeben und durch Verkauf oder Verwendung zu anderen Zwecken einen, wenn auch kleinen, Theil ihres Capitals zurückzuziehen.

Selten zwar wird eine Gesellschaft, welche für eine Unternehmung ohne einen gewissen Grad des Vertrauens in dieselbe nicht zusammentritt, bei ihrer Gründung den Fall des völligen Mißlingens in ernste Aussicht nehmen, noch großes Gewicht darauf legen, im Voraus sorgsam die Rettung einzelner Gegenstände aus einem allgemeinen Schiffbruche zu sichern, und deßhalb möchte sie auf die Gewährung eines eventuellen Verfügungsrechtes über das National-Eigenthum nicht dringend bestehen. Die Gesellschaft wird dagegen schon eher bei ihrer Gründung die Mittel vor sich sehen wollen, bei eintretendem Bedarf Anleihen abschließen zu können, und wenn sie einem Darleiher als Sicherheit nur den reinen Ueberschuß des Bahngeldes, nach Abzug der Unterhaltungskosten, nicht aber zugleich ein unbewegliches, angreifbares Eigenthum anzubieten hat, so dürfte es bei einem sehr schlechten Erfolge des Unternehmens mitunter schwer fallen, vorsichtige Capitalisten zu Vorschüssen geneigt zu machen.

Den Staat, zu dessen ausschließlichen Vorrechten, wie die Eröffnung, so auch die Schließung einer öffentlichen Straße gehört, kann der angeführte Beweggrund nicht bestimmen, die-

ses Vorrecht einer Privat-Gesellschaft abzutreten. Er überläßt der Privat-Industrie die Ausführung derjenigen Anlagen, wovon sie sich eine genügende Capital-Verzinsung verspricht, und ladet sie nicht ein, sich auf solche zu wenden, deren Unterhaltung mehr erfordern könnte, als den ganzen Betrag der Einnahme.

Der Staat darf weder erwarten noch wünschen, daß Actien-Gesellschaften sich für Unternehmungen bilden mit der gegründeten Besorgniß, ein bedeutendes Capital erfolglos zu verwenden, und wenn er selbst diese Besorgniß theilte, so würde er gerechtes Bedenken tragen müssen, die zwangsweise Erwerbung des Privat-Eigenthums zu einer Straßen-Anlage zu gestatten, deren dauernder Gebrauch ihm unwahrscheinlich wäre.

Unter allen Umständen mag daher der Staat die Bedingung festhalten, daß die Eisenbahnen zum National-Eigenthume gehören, selbst auf die Gefahr hin, daß deßhalb die Ausführung einer Eisenbahn unterbleiben könnte. Entweder ist die Besorgniß, daß die Bedingung eine Gesellschaft in Nachtheil bringen könne, nicht vorhanden oder nicht gerechtfertigt, so mangelt letzterer der Grund, deßhalb auf die Anlage zu verzichten; oder die Besorgniß liegt wirklich nahe, so wird es nicht zu bedauern sein, wenn die Anlage unterbleibt.

Die Bedingung, daß dem Staate vorbehalten sei, das den Gesellschaften verliehene Recht zur Erhebung eines Bahngeldes zu bestimmtem Preise an- oder zurückzukaufen, bietet ebenfalls wenig Schwierigkeiten dar; es handelt sich dabei nur von der Feststellung des Preises. Daß allgemein die auf die Anlage verwandte Total-Summe als Preis angenommen werde, erscheint billig, da, die deutschen Eisenbahnen durchschnittlich gefaßt, dieser Preis höher sein wird, als der Werth; daß aber der Preis nur dann bezahlt zu werden braucht, wenn er nicht höher, sondern niedriger ist, als der Werth, hat etwas anscheinend Unbilliges, und manche Gesellschaft dürfte vorziehen, den Cours der Actien als maßgebend anzunehmen. Unter den au-

genblicklichen Umständen wird es, wenigstens in Deutschland, nicht hindernd sein, das Anlage-Capital als Basis festzuhalten; übrigens kann diese Bedingung nicht zu den unabänderlichen gehören, weil ihre Annahme von dem zeitlichen Zinsfuße und der Unternehmungslust abhängt.

Die angeführten Beispiele aus Nordamerica zeigen, daß dort die Staaten auf den Zinsfuß Rücksicht nehmen mußten; und eine als gemeinnützig erkannte Anlage nicht zu gestatten, weil zu dem niedrigsten Ablösungspreise die Unternehmer fehlen, würde sich schwer rechtfertigen lassen.

Für die Eisenbahn-Gesellschaften ist der wichtigste Theil des Inhalts einer Concession der Bahngeld-Tarif. Derselbe stellt die Zahlung für die Anlage dar, welche sie auf ihre Kosten auszuführen sich verpflichten, die Zinsen der Anleihe, welche der Staat bei ihnen macht. Wie sehr nun auch hierbei der Wunsch, hohe Zinsen zu erhalten, dem Wunsche, niedrige Zinsen zu geben, entgegenstehe, so sind doch die öffentlichen und die Privat-Interessen weniger schwierig zu vereinigen, als es auf den ersten Blick scheinen möchte.

Daß nicht die höchsten Steuern die größte Einnahme bedingen, ist schon so oft gelehrt und durch die Erfahrung bestätigt worden, daß der Satz anfängt, hier und dort begriffen und praktisch ausgeführt zu werden. Auf Eisenbahn-Tarife, besonders auf den Tarif des Personengeldes, findet er die vollste Anwendung. Es besteht für jede Eisenbahn ein Tarifsatz, wodurch der höchstmögliche Ertrag erzielt wird, das Anlage-Capital möge hunderttausend oder eine Million Reichsthaler pro Meile betragen haben. Ist der Satz gefunden, so kann eine Gesellschaft durch dessen Erhöhung ihre Einnahme nur vermindern, nicht vermehren. Nun haben gerade die neuesten Erfahrungen erwiesen, daß jener Satz des Personengeldes, welcher die größte Einnahme verheißt, äußerst niedrig und so niedrig ist, daß für jetzt keine deutsche Staatsregierung der Meinung

sein wird, ihn im öffentlichen Interesse noch niedriger verlangen zu müssen.

Das belgische Gouvernement stellte nach Eröffnung der Eisenbahn zwischen Brüssel und Mecheln die Preise der Plätze für die Person und preuß. Meile auf 7 Silbergroschen 6 Pfennige als höchsten und auf 1 Silbergroschen 8 Pfennige als niedrigsten Satz; nach Vollendung der Bahn bis Antwerpen wurde der höchste Preis auf 5 Silbergroschen pro Meile herabgesetzt, und der niedrigste blieb unverändert. Diese Preise enthalten das Bahngeld und die Transportkosten zusammen; von ersterem allein wird für die beiden Perioden durchschnittlich der niedrigste Satz 1 Silbergroschen pro Meile gewesen sein. Man war ziemlich allgemein der Meinung, daß die belgische Regierung bei der Wahl ihrer Tarifsätze mehr die Absicht ins Auge gefaßt habe, die Eisenbahn möglichst gemeinnützig zu machen, als die Verzinsung des Capitals zu sichern. Zwar lag ein Beispiel noch niedrigerer Preise für schnelle Fahrten in Nordamerica vor, indem das Passagiergeld auf den Dampfbooten zwischen New-York und Albany nur neun Pfennige für die preußische Meile betrug; allein es ist nicht gewiß, ob dabei die Unternehmer Rechnung finden; jedenfalls war auf Eisenbahnen der Versuch mit einem so niedrigen Tarif, wie der belgische, noch nicht gewagt worden. Der Erfolg hat nunmehr gezeigt, daß derselbe nicht nur gemeinnützig ist, sondern auch geeignet, eine reiche Verzinsung des Anlage-Capitals zu erzielen, und wenn man die Ergebnisse der Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen während der ersten acht Monate ihrer Benutzung einer sorgfältigen Prüfung unterwirft, so dringt sich die Wahrscheinlichkeit auf, daß für diese Bahn der gewählte Tarif derjenige gewesen, wovon die höchste Einnahme zu erwarten war, und daß höhere Sätze den Ertrag vermindert haben würden. Für die deutschen Bahnen wird hoffentlich diese wichtige Lehre nicht verloren gehen; möglich, daß es in einzelnen Fällen zulässig sei, den niedrigsten Satz des

Personen-Bahngeldes auf einen Silbergroschen und vier bis sechs Pfennige zu erhöhen, wodurch der Preis der Fahrt auf 2 bis 2¹/₆ Silbergroschen pro Meile steigen würde; jedenfalls ist der Erfolg dieser Maßregel schon sehr zweifelhaft. Man möge sich erinnern, daß entfernte Gegenden einer Eisenbahn nur eine verhältnißmäßig unbedeutende Zahl von Reisenden liefern; die Massen müssen aus der unmittelbarsten Nähe kommen, und dies kann nur geschehen, wenn die Fahrt mit Eisenbahn-Wagen wohlfeiler ist, als jede andere Art der Reise, wohlfeiler, als die Reise zu Fuß. In letzterer Beziehung wird es sehr nöthig sein, vor der Wahl der Tarifsätze die Höhe des Arbeitslohnes in der betreffenden Gegend und in anderen, wo Erfahrungen vorliegen, zu vergleichen, weil sich nach diesem die Preise der Dinge richten, also auch der Preis, welchen die unteren Volksclassen für eine Reise zu bezahlen im Stande oder geneigt sind. In England, wo die geringste Taxe auf Eisenbahnen sechs Silbergroschen pro Person und Meile beträgt, werden dieselben im Verhältnisse der Bevölkerung *) ungleich sparsamer befahren, als in Belgien; es würde aber mit Rücksicht auf den höheren Arbeitslohn nicht nöthig sein, bis auf das belgische Minimum hinabzusteigen, um die gleiche Frequenz heranzuziehen. Eben so ist zu vermuthen, daß für eine Eisenbahn von Amsterdam nach Haarlem oder Rotterdam der niedrigste Preis etwas höher sein dürfe, als in Belgien; dagegen möchte in Deutschland durchgängig der Arbeitslohn tiefer stehen, als der belgische. Eine Andeutung geben die rheinischen Dampfschiffe zwischen Köln und Mainz, welche bei täglich beinahe viermaliger Fahrt von und nach Mainz, bei einem niedrigsten Preise von 2¹/₃ Silber-

*) Von Liverpool nach Manchester pro preußische Meile der Länge . . . . . . . . . . 66000 Seelen.
Von Birmingham nach Liverpool und Manchester, auf zwanzig Meilen gerechnet, pro Meile . . 34000 „
Von London nach Birmingham pro Meile . . 70000 „

groschen für die Meile zu Wasser und von $3^1/_{12}$ Silbergroschen für die Meile der correspondirenden Entfernung zu Lande, bei einer Schnelligkeit, welche zu Thal derjenigen der Eisenbahn-Locomotiven gleich kommt, nach den bis jetzt vorliegenden Ergebnissen im Laufe des Jahres 1838 wahrscheinlich eine bei Weitem geringere Zahl Reisende durch die ganze Strecke transportiren werden, als man für die Alimentirung einer Eisenbahn zu erwarten pflegt und bedarf.

Uebrigens stehen den niedrigsten Sätzen des Personen-Bahngeldes die höheren sehr wirksam zur Seite, und die Eisenbahn-Gesellschaften haben besondere Aufmerksamkeit darauf zu verwenden, den wohlhabenderen Ständen die Benutzung der theureren Wagen angenehm zu machen, wozu es zweckmäßig ist, schon in den Versammlungsorten vor der Abfahrt eine Trennung der Reisenden nach Classen zu veranlassen. Der belgische Minister Nothomb hat bereits das Vorhaben angekündigt, eine solche Einrichtung in den Stationsplätzen zu treffen, und versprach sich davon eine Steigerung der Einnahme; sie besteht in Paris und ist auch für Stationshäuser der rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln projectirt.

Den Einfluß einer solchen Maßregel kann man sich durch Zahlen vergegenwärtigen:

Zwischen Brüssel und Antwerpen bezahlten die höheren Preise 220655, den niedrigsten 508890 Personen.

Zwischen Paris und St. Germain bezahlten die höheren Preise 200835, den niedrigsten 298607 Personen *).

*) Auf der beinahe $2^1/_2$ preußische Meile langen Bahn von Paris nach St. Germain sind die Preise:

in gepolsterten Wagen Frc. 1,60 oder 5 Sgr. 3 Pf. pro Meile,
in bedeckten Wagen „ 1,50 oder 4 „ 11 „ „ „
in unbedeckten Wagen „ 1 — oder 3 „ 3 „ „ „

Der Unterschied zwischen dem ersten und zweiten Platze beträgt nur vier Pfennige pro Meile. Es benutzten in den vier letzten Monaten 1837 den ersten Platz . . . . . . . . 87288 Personen,
den zweiten Platz . . . . . . . 113547 „

Weniger leicht sind die gegenüberstehenden Ansprüche in Bezug auf den Bahngeld-Tarif für Waaren in Uebereinstimmung zu bringen, weil die Regierungen denselben gewöhnlich niedriger wünschen werden, als die Gesellschaften ihn stellen können, wenn sie die höchstmögliche Einnahme bezwecken. Bei den Personen handelt es sich in der Regel von einer Herabsetzung, und von einer bedeutenden Herabsetzung bestehender Preise, welche dagegen für Waaren höchst selten eintreten kann, wenn die Eisenbahnen die Concurrenz einer Wasserstraße zu bekämpfen haben, sondern nur dann, wenn sie als Ersatz einer gewöhnlichen Landstraße dienen. Die niedrigste Waarenfracht auf einer Eisenbahn war, so viel bekannt, die der Kohlen zur Exportation zwischen Stockton und Darlington. Sie betrug für eine Länge von 25 englischen Meilen:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| an Bahngeld . . . . | pro Tonne | 1 | Shilling | ½ | Penny |
| an Vergütung für die Beförderung durch die Locomotiven und Frachtwagen der Gesellschaft | " | 1 | " | ½ | " |
| für die Benutzung zweier stehenden Maschinen . . . . . . . | " | 1 | " | — | " |
| an Niederlage-Gebühr in Stockton. . . . . . . . . . . . | " | — | " | 1 | " |
| zusammen . . . | | 3 | Shilling | 2 | Pence |

oder 3½ Pfennig pro Centner und preußische Meile. Die Stockton- und Darlington-Eisenbahn-Gesellschaft hat nur in der ersten Zeit nach Eröffnung der Bahn einige ihrer Berichte der Oeffentlichkeit übergeben. Es geht aus denselben hervor, daß die obigen Sätze für die Gesellschaft nicht lohnend waren, daß sie nur zur Begünstigung der Kohlenausfuhr betheiligter Bergwerksbesitzer dienen sollten, und daß die Verzihsung des Anlage-Capitals aus anderen Einnahmen fließen mußte. Das Bahngeld für Kohlen zum Verbrauch im Bereiche der Eisen-

bahn war $2^1/_4$ Pence pro Tonne und englische Meile, mehr denn viermal so hoch, als das obige.

Andere Beispiele niedriger Waaren-Frachten auf Eisenbahnen sind von St. Etienne nach Lyon

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $4^1/_2$ | Pfennig | pro Ctr. | und | preuß. | Meile |
| von Baltimore nach dem Ohio (in der fallenden Richtung der Bahn als Rückfracht) . . . . | $4^1/_2$ | " " | " | " | " | " |
| von Antwerpen nach Tirlemont . . . . . | $4^1/_2$ | " " | " | " | " | " |

Da aber die Wasserfrachten leicht auf zwei Pfennige und in einzelnen Fällen bis auf einen Pfennig pro Centner und Meile sinken, so müßte auf Eisenbahnen, welche mit ihnen zu concurriren haben, um gleich zu stehen, entweder gar kein oder ein so niedriges Bahngeld erhoben werden, daß nicht einmal die Unterhaltungskosten davon bestritten werden könnten. Die Eisenbahn-Gesellschaften müssen daher vorziehen, der Wasserstraße nur diejenigen Güter zu entziehen, für deren schnellere Beförderung eine höhere Fracht bezahlt wird. Sie müssen dies um so mehr, als, so lange das jetzige mangelhafte System des Betriebes fortdauert, bei einem sehr großen Andrange von Waaren und gleichzeitigem starkem Personen-Verkehr die Niederlegung eines zweiten Schienenpaares unvermeidlich werden könnte, wodurch bei ganz niedrigen Sätzen des Waaren-Bahngeldes ein bedeutender Verlust entstehen würde. Die belgische Regierung sprach bei früherer Gelegenheit die Ansicht aus, daß zwischen Brüssel und Antwerpen die vollständige Unmöglichkeit vorliege, auf einer einfachen Bahn außer den Personen auch Waaren zu transportiren.

Wenn andererseits die Eisenbahnen nur den gewöhnlichen Landstraßen zur Seite treten, so liegt es beinahe immer im

Interesse der Gesellschaften, das Bahngeld für Waaren nicht viel niedriger zu stellen, als nöthig ist, um den bestehenden Verkehr ganz auf die Bahn zu ziehen; es sei denn, daß eine größere Erniedrigung augenscheinlich eine bisher nicht Statt findende Bewegung erzeugen würde. Wo der letztere Fall nicht eintritt, wird die wohlfeilere Fracht allerdings eine Zunahme des Waaren-Verkehrs und insbesondere einen größeren Verbrauch roher Stoffe von geringem Werthe bewirken; allein diese Zunahme kann nicht in dem Maße, wie bei dem Personen-Verkehr, erfolgen, weil sie ganz anderen Gesetzen unterliegt. Die Abnahme und Zunahme der Consumtion einer Waare wird bei übrigens gleichen Umständen in der Regel durch ihren Preis bedingt; je niedriger der Preis, desto größer der Verbrauch. Man mag nun füglich die Reise von einem Orte zum anderen als einen Gegenstand der Consumtion betrachten, wovon wenigstens bei kurzen Entfernungen die Personen-Fracht den ganzen Preis darstellt. Von einem Centner Waaren, auch ein Gegenstand der Consumtion, ist dagegen die Fracht nicht der ganze Preis, sondern oft nur ein sehr kleiner Theil desselben. Fällt eine Waare, wovon der Centner hundert Thaler kostet, durch Verminderung der Fracht auf 99 Thlr. und 20 Sgr., so kann dies keine wesentliche Vermehrung der Consumtion bewirken; fällt hingegen eine Waare, wovon der Centner 20 Sgr. kostet, durch Verminderung der Fracht auf 10 Sgr., so wird eine bedeutende Zunahme der Consumtion die unmittelbare Folge sein. Es wäre zu wünschen, daß bei allen Projecten zu Eisenbahnen dieses einfache Gesetz nicht aus den Augen gelassen würde; die thörichten Vorspiegelungen ungemessener Zunahme der Waaren-Transporte, welche in ihrem gefährlichen Erfolge das Komische zu verlieren beginnen, möchten dann nicht mehr so leicht willigen Glauben finden.

Während das öffentliche Interesse in der Regel einen niedrigeren Bahngeld-Tarif für Waaren erfordert, als das beson-

dere Interesse der Eisenbahn-Gesellschaften zuläßt, führen folgende Erwägungen zu einer Vereinigung.

Wenn eine Eisenbahn mit einer Wasserstraße in Concurrenz tritt und ein Bahngeld fordert, welches eine höhere, als die bestehende, Fracht bedingt, so ist zu berücksichtigen, daß die höhere Fracht den Fortgenuß der niedrigeren nicht ausschließt, daß die Ansprüche des Publicums durch den billigeren Weg zu Wasser theilweise befriedigt sind und vor wie nach auf diesem Wege befriedigt werden mögen, wenn die Eisenbahn-Gesellschaft es ihrem Interesse nicht entsprechend findet, das schnellere und sichrere Transportmittel zu gleichem Preise anzubieten *).

Soll dagegen eine Eisenbahn nur den Waaren-Verkehr der Landstraßen übernehmen, so ist jede Verminderung bestehender Fracht, welche der von der Gesellschaft begehrte Bahngeld-Tarif in Aussicht stellt, ein Vortheil für das Publicum. Abgelehnt darf er nicht werden, wenn sich nicht erweisen läßt, daß die Gesellschaft dabei einen übermäßigen Gewinn erzielen würde. Ergibt die zu erwartende höchste Einnahme nur einen mäßigen Gewinn, so bleibt eine fernere Erniedrigung des Tarifs allerdings im öffentlichen Interesse zu wünschen; allein da sie nur durch Opfer erkauft werden kann, so müssen ereignenden Falls die Opfer von der Gesammtheit getragen und nicht einer Privat-Gesellschaft, das ist einem Individuum, für die Gesammtheit aufgebürdet werden.

*) Es möge erlaubt sein, nochmals als Ausnahme auf das eigenthümliche Verhältniß der Eisenbahn zwischen Schelde und Rhein aufmerksam zu machen. Der wohlfeilere Wasserweg von Holland aus entspricht hier den Anforderungen des deutschen Handels nicht. Derselbe verlangt die Mitwerbung ausländischer Seehäfen in zwei verschiedenen Staaten für die Befriedigung seiner Bedürfnisse. Ein großer Theil Deutschlands ist dabei betheiligt, daß die Mitwerbung erfolge und wirksam erhalten bleibe, und zu diesem Zwecke erscheint die Bewilligung einer Prämie, eines Zuschusses zur Erniedrigung des Bahngeldes aus öffentlichen Mitteln staatswirthschaftlich gerechtfertigt und empfohlen.

Es bedarf kaum der Bemerkung, daß eine Staatsregierung einen allgemeinen Tarif für alle Eisenbahnen des Landes weder aufstellen noch wünschen kann, da nicht leicht für zwei Bahnen derselbe Tarif zweckmäßig sein wird. Die Gesellschaften sind für jeden einzelnen Fall, als ihr eigenes Interesse berührend, die geeignetsten Richter, und ihre Anträge werden als Grundlage der Concessions-Bedingungen über den Bahngeld-Tarif dienen müssen, wenn nicht überwiegende Gründe deren Verwerfung gebieten.

Der Vorbehalt des Rechtes für den Staat, in kurzen Zwischenräumen den Tarif zu reguliren, scheint eben so wenig zulässig, als der Vorbehalt, von Zeit zu Zeit den Zinsfuß einer Anleihe zu bestimmen, ohne dem Darleiher zugleich die Rückzahlung des Capitals anzubieten. Es ist im englischen Parlamente vor mehren Jahren der Versuch gemacht worden, die Befugniß zur Regulirung der Eisenbahn-Tarife von 25 zu 25 Jahren als Bedingung zu stellen; der Antrag, gegen welchen die allgemeine Stimme sich laut erhob, wurde jedoch verworfen.

Die Forderung einer Erniedrigung des Tarifs, nachdem ein Gewinn von zehn Procent erreicht oder überstiegen worden, spricht den Entschluß aus, für die aus einer Belastung des allgemeinen Verkehrs entspringende Werth-Erhöhung der Capitale Schranken zu ziehen, die für andere industrielle Unternehmungen nicht bestehen. Er ist ganz angemessen, wenn dadurch das Angebot von Capital nicht verhindert wird.

In England wurde die bekannte Morrison'sche Bill, welche eine Beschränkung des Gewinnes auf zehn Procent bezweckte, beseitigt. In Holland lehnte die Gesellschaft für die Eisenbahn von Amsterdam nach Haarlem die in der Concession enthaltene Bedingung ab, daß das Gouvernement nach Uebersteigung eines Gewinnes von zehn Procent den Tarif herabsetzen dürfe, und das niederländische Gouvernement entschloß sich, die Bedingung zu streichen. Man kann nun zwar nicht behaupten,

daß in Deutschland der Ueberfluß an Capital größer sei, als in England und Holland, allein die deutschen Eisenbahn-Gesellschaften mögen sich um so unbedenklicher die Bedingung gefallen lassen, als deren Wirkungen sie so leicht nicht berühren dürften.

Ein übriger, für die Eisenbahn-Gesellschaften wichtiger Theil der Concessions-Bedingungen betrifft die Besteuerung.

Die Steuern, derjenige Theil der Production eines Landes, der zu Staatszwecken verwandt wird, lassen sich füglich in solche eintheilen, welche das Einkommen der Einzelnen vermindern, und in solche, welche die Ausgaben der Einzelnen vergrößern. Zu den ersten gehören Grund-, Häuser-, Bergwerks-, Gewerbe-, Classen-Steuer, zu den zweiten Eingangszölle, Maisch-, Malz-, Schlacht-, Mahl-, Wein-, Tabak-, Salz-Steuer. Die Steuern der ersten Art haften gewöhnlich auf dem Ertrage einer bestimmten Sache, und indem sie das Einkommen des Eigenthümers vermindern, erniedrigen sie zugleich den Capital-Werth seines Eigenthums in demselben Verhältnisse, worin die Steuer zum ganzen Einkommen steht. Durch ihre Einführung nimmt der Staat gewisser Maßen einen Theil des Vermögens der Nation in Besitz und bezieht davon den reinen Ertrag.

Die Steuern der zweiten Art treffen nicht den Ertrag oder den Werth der Sache, worauf sie haften, sondern die Person, welche die Sache verbraucht.

Eine Besteuerung der Eisenbahnen in der letzteren Form, indem nämlich von den Consumenten der Eisenbahn-Producte, den Reisenden und Waaren-Versendern, die Steuer getragen würde, ist nur dann möglich, wenn die Eisenbahn-Gesellschaften einen niedrigeren Tarif annehmen, als denjenigen, wodurch sie den höchsten Ertrag erzielen können. Dieser Fall wäre denkbar für eine Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth, oder aus der Gegend des Zeughauses in Berlin nach Charlottenburg; für eine größere Strecke kann er in Deutschland wohl nicht eintre-

ten; vielmehr wird die Besteuerung der Eisenbahnen in Deutschland immer nur die Wirkung haben, daß der Staat einen Theil ihres Ertrages bezieht, welcher sich nicht auf die Consumenten überwälzen läßt, daß er daher, mit anderen Worten, einen Theil des Vermögens der Eisenbahn-Gesellschaften sich zueignet.

Ob es zweckmäßig sei, daß der Staat einen Theil des Ertrages der Eisenbahnen oder des Vermögens der Eisenbahn-Gesellschaften an sich nehme, hängt zunächst davon ab, ob die letzteren sich einer Schmälerung ihres Vermögens überhaupt oder ob sie sich ihr unterwerfen wollen, bevor dasselbe seinen ursprünglichen Werth überstiegen haben wird, und demnächst wäre die Zweckmäßigkeit der Maßregel an sich und in staatswirthschaftlicher Rücksicht in Betracht zu ziehen.

Was die Eisenbahn-Gesellschaften betrifft, so können sie von ihrem Standpuncte aus die Frage nur verneinen. Sie schließen einen Vertrag mit dem Staate ab, worin sie Lasten übernehmen (die Bahn-Anlage) und Rechte erwerben (Zölle für den Gebrauch der Anlage); sie leihen der Nation Geld zur Erbauung von Straßen, wofür ihnen die Zinsen durch das Bahngeld bezahlt werden sollen. Es ist in vielen Fällen zweifelhaft, in den meisten ungewiß, ob das Bahngeld die Zinsen der Anleihe aufbringen wird; und wenn dessen ungeachtet die Darleiher sich verpflichten sollen, einen Theil der Zinsen, wie gering sie seien, der Nation zurückzuzahlen, oder von einem Theil der Anleihe die Verzinsung zu erlassen, so möchten sie wohl thun, auf den Abschluß des Vertrages ganz zu verzichten.

Die Zinsen, welche die Nation vom Eisenbahn-Anlage-Capital vermöge des Bahngeldes bezahlen wird, lassen sich im Voraus nicht genau bestimmen; die Eisenbahn-Gesellschaften können dagegen im Voraus sehr genau wissen, welche geringste Einnahme sie in Aussicht haben müssen, vor deren Erreichung sie einer Verminderung durch Steuern nicht ausgesetzt zu sein begehren. Eben sowohl kann der Staat im Voraus wissen, was

er in dieser Beziehung für billig und angemessen erachtet, und sollten daher die Gesellschaften eine Zusicherung fordern, wonach in allen Fällen die Schmälerung ihrer Einnahme durch Steuern von dem wirklichen Erfolge der Unternehmungen abhangen und nach demselben bemessen werden soll, so hat der Staat keine Veranlassung, deßhalb seinerseits auf den Abschluß des Vertrages, das ist auf die Anlage der Eisenbahnen, zu verzichten.

Denkt man sich die Schwierigkeiten, welche aus den Forderungen der Eisenbahn-Gesellschaften hervorgehen könnten, als nicht vorhanden, so ist die Besteuerung der Eisenbahnen nur in staatswirthschaftlicher Beziehung zu prüfen, und hierbei müssen die bereits bestehenden Besteuerungs-Verhältnisse zum Maßstabe genommen werden, weil sich die Zweckmäßigkeit einer jeden Steuer nur mit Rücksicht auf das in einem bestimmten Staate bestehende Steuer-System beurtheilen läßt. Die Eisenbahnen treten in dieses System hinein, und ihre Stellung zu demselben scheint im natürlichen Wege diejenige aller anderen neuen Anlagen sein zu müssen, in so fern nicht Motive vorliegen, ihnen eine besondere Stellung zu schaffen, sei es eine nachtheiligere oder eine vortheilhaftere.

Ein Grund, auf die Eisenbahnen eine besondere Steuer zu legen, würde etwa vorhanden sein, wenn dieselben ein bisher besteuertes Object der Besteuerung entzögen, oder überhaupt das steuerbare Capital des Landes verminderten. Dieser Fall würde z. B. eintreten, wenn das von den Eisenbahn-Gesellschaften zu erwerbende Grund-Eigenthum von der bisher bezahlten Grundsteuer befreit würde, eine Maßregel, welche jedoch nicht als eine Steuerbefreiung der Eisenbahnen, sondern als ein Geschenk des Staates zu betrachten wäre. Die Grundsteuer hat nämlich den Werth des Eigenthums, worauf sie haftet, vermindert, und es wird zu diesem Minderwerthe von den Gesellschaften erworben; sie müßten dasselbe Eigenthum verhältnißmäßig theurer bezahlen, wenn es nicht mit der Grundsteuer

belastet wäre. Zu dem Theile der Anlagekosten, welcher sich an die Erwerbung des Grundes und Bodens knüpft, gehört erstens der Capitalwerth der Rente, welche der Grundeigenthümer, und zweitens der Capitalwerth der Rente, welche der Staat unter dem Namen einer Grundsteuer bezieht, oder diese Rente, die Grundsteuer selbst. Hätte der Staat Gründe, einer Eisenbahn-Gesellschaft zur Verringerung der Anlagekosten durch Erlaß der Grundsteuer ein Geschenk zu machen, so müßten diese Gründe auch jede anderweite Besteuerung ausschließen, weil es in der That zweckwidrig wäre, die Grundsteuer zu erlassen, um die Gesellschaft in Stand zu setzen, eine andere Steuer zu bezahlen.

Daß die Eisenbahnen das steuerbare Capital des Landes eben so wenig, als andere gewinnbringende industrielle Anlagen, vermindern, wird man sich durch den Versuch einer Vergleichung sehr deutlich machen. Es möge von der Unterstellung ausgegangen werden, daß in einem besonderen Falle ein verfügbares Capital von zwei Millionen Reichsthaler entweder zu einer Eisenbahn oder zur Anlage einer großen Flachsspinnerei verwendet werden könnte: so ergeben sich in Bezug auf die directe Besteuerung beinahe dieselben Resultate. Die Grund- oder Häusersteuer trifft in beiden Fällen das erworbene Grund-Eigenthum, die Classensteuer in beiden Fällen die Inhaber der Gesellschafts-Actien, die Gewerbesteuer einerseits die Spinnerei-Besitzer, andererseits, wo nöthig, die Transport-Unternehmer. Auf indirectem Wege tragen zu den Steuern hier diejenigen bei, welche durch die Flachsspinnerei, dort die unendlich größere Zahl derjenigen, welche durch die Benutzung oder Bedienung der Eisenbahn ihren Erwerb suchen.

Sollte nun, wenn eine Actien-Gesellschaft die raschere Einführung der Flachsspinnereien in Deutschland projectirte, der Vorschlag gemacht werden, den Ertrag der Actien mit einer directen Steuer zu belasten, so würde dieser Vorschlag höchst wahrscheinlich wenig Anklang finden, selbst dann, wenn er sich darauf

beschränkte, nur den nach Abzug der landesüblichen Zinsen verbleibenden Ueberschuß als reinen Ertrag der Steuer zu unterwerfen.

Eine directe Besteuerung des Ertrages von Actien zu Bank-, Versicherungs-, Dampfschifffahrts- und anderen Gesellschaften, oder des Ertrages von Pfandbriefen, von Staats-Obligationen, überhaupt eine Capitaliensteuer ist höchst selten, sie ist schwer ausführbar und besteht mindestens in Preußen nicht; sie besteht weder für den vollen Ertrag der Capitalien, noch für den nach Abzug der landesüblichen Zinsen verbleibenden Ueberschuß; sie kann daher auf das zu Eisenbahn-Anlagen verwendete Capital nur dann gelegt werden, wenn es die Absicht ist, demselben eine ausschließliche und nachtheilige Stellung in dem bestehenden Steuer-Systeme des Landes anzuweisen.

Möchte es noch nöthig sein, auszuführen, daß die Eisenbahnen eine Institution sind, welche nicht verdient, von den Staatsregierungen mit einer besonderen Ungunst und nachtheiliger behandelt zu werden, als alle anderen industriellen Unternehmungen? Es wird schwer, sich dies als nöthig zu denken, nachdem, um das Gegentheil zu beweisen, schon so Vieles gesprochen und geschrieben worden.

Für diejenigen, welche noch heute die Eisenbahnen als einen kräftigen Hebel der geselligen Ausbildung der Völker entweder nicht anerkennen oder fürchten, für diejenigen, welche noch heute die Eisenbahnen als einen kräftigen Hebel der materiellen Wohlfahrt der Völker nicht ansehen wollen, kann eine fernere Anhäufung der Gründe und Beweise eben so wenig fruchten, als sie bisher gefruchtet hat. Wer aber zu ihnen nicht gehört und dennoch zweifelt, ob die vertheilende Gerechtigkeit eine besondere Belastung der Eisenbahnen fordere, der möge die Zolltarife aller Staaten, den Zolltarif der Länder des deutschen Verbandes lesen, um sich zu überzeugen, daß kaum ein so unbedeutender Zweig der Industrie existirt, dem nicht

dem schon seit langer Zeit das Beispiel von Holland, Belgien, Frankreich, England und Nordamerica bewiesen hat, daß die Privat-Industrie bereit und geeignet ist, das Geschäft zu übernehmen. Andererseits würde die eintretende Concurrenz ohne Zweifel die jetzigen hohen Transportpreise der Staatsposten herabdrücken und dadurch dem Publicum eine Bürde abnehmen, welche gegenwärtig den Verkehr in nachtheiliger Weise sowohl belästigt, als hemmt.

Eine Besteuerung der Eisenbahnen durch Benutzung der Verkehrs-Verhältnisse zur Einziehung der Steuer, indem nämlich je nach dem Gewichte der transportirten Waaren, nach der Zahl der Reisenden oder der beförderten Wagen eine Abgabe erhoben würde, wäre in der Wirkung gleichbedeutend mit einer directen Besteuerung des Ertrages.

Die Ueberzeugung, daß alle derartigen Abgaben zu den schädlichsten Quellen der Staats-Einkünfte gehören, wird allgemein getheilt, und ein sichtliches Streben, dieser Ueberzeugung entsprechend zu verfahren, tritt überall hervor. In vielen Ländern wird ein beträchtlicher Theil des öffentlichen Einkommens darauf verwendet, den Verkehr von hemmenden Lasten zu befreien, oder ihm bessere Communications-Mittel darzubieten; Preußen gibt, den Neubau von Straßen nicht gerechnet, für die Unterhaltung der bestehenden gegenwärtig jährlich 1584 Rthlr. aus, und läßt sich durch das Wegegeld nur etwas mehr, als die Hälfte dieser Auslage, ersetzen. Erst wenn alle anderen Einnahmequellen zur Bestreitung der Staatsbedürfnisse nicht mehr ausreichen, dürfte daran gedacht werden, deren neue durch die Belastung des Verkehrs auf öffentlichen Straßen zu suchen, und den Eisenbahn-Gesellschaften liegt daher die Gefahr nicht nahe, auf diese Weise in ihrem Einkommen geschmälert zu werden. Bei dem Waaren-Transporte wird sie nur in geringem Betrage durch eine den Transport-Unternehmern auferlegte Gewerbesteuer eintreten. Für die Personen-Beförderung

könnten die Abhaltungsgründe weniger stark sein. In England bestand eine Abgabe vom Personen-Transport auf Landstraßen, welche fünf Pfennige für drei Plätze pro englische Meile betrug, außer der Abgabe, welche daneben von jeder Kutsche erhoben wurde; man setzte sie für Eisenbahnen auf fünf Pfennige für vier wirklich beförderte Passagiere, durchschnittlich auf die Hälfte, und für mehre derselben noch viel tiefer herab. Kürzlich aber hat ein Comite des Unterhauses empfohlen, sämmtliche Taxen auf den inländischen Personen-Verkehr, sowohl für Eisenbahnen als für Landstraßen, aufzuheben. In Frankreich besteht für die an bestimmten Tagen und Stunden abfahrenden Wagen eine Abgabe, betragend ein Zehntel des Preises von drei Vierteln der vorhandenen Plätze. Der Handelsminister hat kürzlich darauf angetragen, diese Abgabe von dem Personen-Bahngelde auf Eisenbahnen ferner nicht mehr zu erheben. In Preußen bezahlen die Lohnkutscher eine Abgabe von einem Silbergroschen pro Pferd und Meile, deren völlige Aufhebung die Behörden neuerlich in Erwägung genommen haben sollen. Die niederländischen und belgischen Canal- und Eisenbahn-Concessionen enthalten die Bedingung, daß außer den Zöllen für die Concessionare deren weder zu Gunsten des Staates, noch einer Provinz, noch einer Gemeinde erhoben werden sollen.

Eine Belastung des Personen-Verkehrs auf Eisenbahnen würde zwar von den Eisenbahn-Gesellschaften, in so fern sie nicht selbst Transport-Unternehmer sind, nicht nothwendig unmittelbar getragen werden, aber nichts desto weniger unverkürzt auf sie zurückfallen. Ob von fremden Unternehmern oder von ihnen selbst bezahlt, würde die für jeden Reisenden an den Staat zu vergütende Abgabe einen Theil des Preises für die Reise bilden. Durch eine Erhöhung des Preises für den Transport könnte der Unternehmer die Abgabe auf den Reisenden überwälzen, und bei unvermeidlicher Abnahme der Frequenz seine Fahrten beschränken, wodurch sonach die Einnahme

der Eisenbahn-Gesellschaft sich verringern würde. Letzterer wäre die Ueberwälzung der Abgabe auf die Reisenden durch Erhöhung des Bahngeldes unmöglich; denn wenn sie den richtigen Tarif gefunden hat, das heißt denjenigen Tarif, welcher ihr die höchstmögliche Einnahme sichert, so kann durch jede Veränderung desselben, es sei Erniedrigung oder Erhöhung, ihre Einnahme nur kleiner werden, und es würde ihr daher nichts übrig bleiben, als die Abgabe, sei es direct oder durch die Transport-Unternehmer, an den Staat zu entrichten und sich mit dem um ihren Betrag verkleinerten Einkommen zu begnügen.

Nach diesen Andeutungen knüpfen sich an mehre der seither von Staats wegen vorgeschlagenen oder beabsichtigten Bedingungen, welche die Besteuerung der Eisenbahnen betreffen, noch einige Bemerkungen.

Die stillschweigende Erlöschung des Rechtes der Gesellschaften zur Bahngeld-Erhebung nach einer gewissen Reihe von Jahren wirkt wie eine Besteuerung des Ertrages. Sie bedingt zur Amortisation des auf den Staat übergehenden Capitalwerthes entweder die Vorwegnahme einer jährlichen Rente als Steuer vom Ertrage, oder die Niederlegung eines Amortisations-Capitals, welches mit Zinsen und Zinseszinsen nach Ablauf der bestimmten Jahrezahl bis zur Höhe des Anlage-Capitals angeschwollen wäre und wovon die während der Zeit entbehrten Zinsen die jährliche Steuer vom Ertrage darstellen würden. Da die Gesellschaften die Verwaltung des Amortisations-Capitals schwerlich regelmäßig und ohne Verluste durchführen können, so würde sich für sie die Operation am zweckmäßigsten gestalten, wenn sie nach Feststellung des Anlage-Capitals dem Staate sofort das Amortisations-Capital bezahlten, welches dieser der Verwaltung der Staatsschulden übergeben und demnächst nach Ablauf der festgestellten Jahre das volle Anlage-Capital der Bahn zurückzahlen würde. Es sind sehr

nahe 2 Rthlr. 27 Silbergroschen 11 Pfennige erforderlich, um bei dem Zinsfuße der preußischen Staatsschuld, nämlich bei vier Procent Zinsen und Zinseszinsen, binnen neunzig Jahren auf hundert Rthlr. anzuschwellen. Sollte daher der Staat fordern, daß nach neunzig Jahren das Recht der Bahngeld-Erhebung erlösche, so würden ihm beispielsweise für eine Eisenbahn, deren Anlage fünf Millionen gekostet hätte, sofort 146,528 Rthlr. zu entrichten sein, wogegen er nach 90 Jahren der Gesellschaft fünf Millionen Rthlr. bezahlen würde. Es klingt einiger Maßen hart und unpraktisch, von einer Gesellschaft zu verlangen, daß sie außer dem Aufwande zur Anlage der Bahn noch beinahe drei Procent dieses Aufwandes zu steuerlichen Zwecken deponire. Die Sache verhält sich aber in der That nicht anders, welche Form man ihr auch geben mag, und sie sich in Zahlen vorzuhalten, kann die Beurtheilung der Zweckmäßigkeit nur erleichtern.

Die österreichische Regierung ist in ihren neuesten Bestimmungen von dem in Bezug auf die Concessionirung der Eisenbahn von Wien nach Bochnia angeführten Extreme auf das entgegengesetzte übergegangen, indem sie die Concessionen auf höchstens fünfzig Jahre ertheilen und nach deren Ablauf in das Eigenthum an der Eisenbahn, dem Grunde und Boden und den Bauwerken ohne Entgelt eintreten will. Nach diesem Maßstabe müßten für eine fünf Millionen Reichsthaler kostende Eisenbahn zur Tilgung siebenhundert und einige tausend Rthlr. dem Staate übergeben werden, oder etwa 14 Procent des Anlage-Capitals. Eine Gesellschaft muß mehr als glänzende Aussichten haben, um sich einer so hohen Besteuerung ihres Ertrages zu unterwerfen.

Frankreich hat bei den seither concessionirten kleineren Eisenbahnen die Bedingung festzuhalten gewußt, daß nach neunundneunzig Jahren das Recht zur Erhebung des Bahngeldes stillschweigend aufhöre, aber auch gezeigt, daß je nach der Na-

tur der Anlage davon abgegangen werden müsse. Es liegen Beispiele vor, wo durch das Gesetz die Verwaltung ermächtigt wurde, öffentliche Anlagen gegen einen neunundneunzigjährigen Tarif zur Versteigerung zu bringen und, wenn sich ein Unternehmer nicht finden sollte, den Tarif auf ewige Zeiten anzubieten. Auch ist der Fall vorgekommen, daß zur Ausführung einer öffentlichen Anlage unter gewissen Bedingungen, welche den inneren Werth des Unternehmens verringerten, ein Aequivalent dafür durch einen Zuschuß in Geld angeboten wurde. So schlug im Mai 1837 das französische Ministerium den Kammern vor, die Uebernahme der Eisenbahn-Anlagen von Paris nach Rouen und von Paris nach Orleans gegen einen neunundneunzigjährigen Tarif in der Art zu versteigern, daß die Unternehmungslustigen ihre Mindergebote auf einen Zuschuß des Staates von sieben Millionen Francs für die erste, und von drei Millionen für die zweite richten würden.

Uebrigens ist zu erläutern, daß allerdings, wie schon angedeutet, in einigen Fällen für die Bedingung eines Tarifs auf Zeit, so wie für andere eine Ausgleichung in dem Unternehmen selbst gefunden werden kann, dann nämlich, wenn dasselbe einen großen Gewinn verspricht. Für die deutschen Eisenbahnen mußte angenommen werden, daß der Tarif, wovon die höchstmögliche Einnahme zu erwarten steht, zugleich derjenige sei, ohne dessen Gewährung die Gesellschaft den ihr gebührenden Ertrag nicht erzielen und zu dessen Gewährung die Staatsregierung geneigt sein würde. Sollte aber der Staat bei der höchstmöglichen Einnahme den muthmaßlichen Gewinn der Gesellschaft für zu groß erachten und nur einen niedrigeren Tarif gewähren, die Gesellschaft auch sich mit einem niedrigeren Tarif begnügen wollen, so würde eine Erhöhung der übereingekommenen Sätze die Bedingung, daß der Tarif für eine beschränkte Zeitdauer gelte, ausgleichen können und eine Besteuerung des Ertrages nicht eintreten. Gesetzt, für die sehr

einträgliche Eisenbahn von Brüssel nach Antwerpen sei der niedrigste Satz von 20 Pfennigen pro Person und Meile der vortheilhafteste, und eine Actien-Gesellschaft wäre bereit gewesen, sich mit einem etwas geringeren Gewinne begnügend, den Satz von $19^3/_4$ Pfennigen pro Person und Meile, geltend für ewige Zeiten, anzunehmen: so würde sie gegen eine Erhöhung desselben auf 20 Pfennige den Tarif auf etwa 90 Jahre haben genehmigen können, ohne dadurch besteuert zu sein.

Die Eingangszölle auf das ausländische Schieneneisen stellen ebenfalls eine auf den Ertrag der Eisenbahnen gelegte Steuer dar, indem sie das Anlage-Capital bei minder kostbaren Bahnen um etwa drei Procent erhöhen und mithin in der Wirkung mit der Bedingung der Erlöschung des Bahngeldes nach neunzig Jahren ungefähr gleich stehen. Fließen die Eingangszölle nicht der Staatscasse, sondern vermöge des um ihren Betrag erhöhten Eisenpreises den inländischen Hüttenbesitzern zu, so findet eine gezwungene Uebertragung des Eigenthums eines Unterthans an andere Unterthanen in einer Weise Statt, welche sehr geeignet ist, die beklagenswerthen Folgen eines lange bekämpften Systems deutlich hervorzuheben.

In mehren deutschen Staaten ist von den Eisenbahn-Gesellschaften gefordert worden, eine Steuer vom Ertrage unter dem Namen einer jährlichen Rente an die Postcasse zu bezahlen und sich über die Höhe derselben mit den Vorstehern der Post-Anstalten abzufinden.

Der Form nach ist der Vorschlag, eine Besteuerung der Unterthanen zum Gegenstande eines Uebereinkommens zwischen Privatpersonen und einer außerhalb der inneren Staatsverwaltung stehenden Behörde zu machen, ein nicht gewöhnlicher und scheint mit dem hohen Ernste und dem Geiste wissenschaftlicher Forschung, welcher bei Berathung der für das materielle Wohlergehen der Unterthanen eben so wichtigen als schwer zu lösenden Besteuerungsfragen erforderlich und vorauszusetzen ist, nicht vereinbar. In Preußen dürfte zunächst der abnorme Weg ver-

lassen werden, da bis jetzt noch die gesetzliche Basis nicht vollständig vorhanden ist. Von einer Entschädigung für abzutretende Vorrechte wird zu abstrahiren sein, nachdem längst nachgewiesen ist, daß deren nach dem Landrecht, welches der Post nur den ausschließlichen Personen-Transport mit unterlegten Pferden vorbehält, und nach dem in einem Theile der Rheinprovinz geltenden Rechte, welches das Personenpost-Regal nicht kennt, keine existiren, wovon Eisenbahn-Gesellschaften die Abtretung verlangen.

Will der Staat den Transport der Personen durch Luftschiffe oder auf Eisenbahnen der Post vorbehalten, so muß dies durch Creirung eines neuen Regals, durch ein neues Gesetz geschehen; eben so, als wenn der Porcellan-Manufactur des Staates die ausschließliche Fabrication des Porcellans, der Staatsbank die ausschließliche Betreibung der Bankgeschäfte gesichert werden sollte. An die Erlassung eines solchen Gesetzes läßt sich im vierten Decennium des neunzehnten Jahrhunderts nicht denken, und so dürfte, nachdem die ephemere Abschweifung vergessen sein wird, die Besteuerungsfrage wieder vor das rechte Forum gebracht werden.

Als Beitrag zu einer Lösung derselben noch einige Worte.

Eine Besteuerung der Eisenbahnen hat entweder zur Folge, daß das Vermögen der Eisenbahn-Gesellschaften verringert und das auf diese Anlagen zu verwendende Capital nachtheiliger behandelt wird, als Capital zu anderen Unternehmungen, oder daß das Publicum vermittelst der Erhöhung des Bahngeldes die Steuer entrichtet. In dem ersten Falle ist sie in staatswirthschaftlicher Beziehung höchst bedenklich, in dem zweiten ist sie mit einem bestehenden Systeme in Widerspruch.

Die meisten Staaten haben das Bedürfniß erkannt, zur Erleichterung und Beförderung des Verkehrs auf die Verbesserung der Communications-Straßen große Summen zu verwenden, wofür die Gesammtheit der Nation besteuert werden muß. Sind diese Staaten hierbei von einer richtigen Ansicht geleitet, so

folgt, daß die neuen Communications-Straßen, die Eisenbahnen, nicht zu Gunsten der Gesammtheit besteuert werden dürfen. Diejenigen, welche die gewöhnlichen Straßen gebrauchen, bezahlen dafür nicht so viel, als ihre Unterhaltung erfordert, und das Fehlende wird aus öffentlichen Mitteln ergänzt. Diejenigen, welche die Eisenbahnen gebrauchen, sollen dafür so viel bezahlen, als ihre Unterhaltung und eine reichliche Verzinsung des Anlage-Capitals erfordert. Sollen sie außerdem noch eine besondere Steuer entrichten?

Das Bahngeld auf Eisenbahnen ist (wie das Wegegeld auf gewöhnlichen Straßen) an sich eine Steuer: eine Steuer, welche, zumal wenn die Eisenbahnen ein ganzes Land durchschneiden, eine viel größere Anzahl Personen trifft, als manche Verzehrungssteuer; eine Steuer, welche erhoben wird für einen der wichtigsten und nothwendigsten Staatszwecke, für die Anlage und Unterhaltung öffentlicher Straßen; eine Steuer, wovon alle neueren Staatswirthschafts-Lehrer die Erniedrigung, nicht die Erhöhung, empfehlen.

Wenn eine Eisenbahn-Gesellschaft von denjenigen, welche die Bahn gebrauchen, ein größeres Einkommen bezieht, als ihr zuzugestehen, so möge ihr auferlegt werden, die Zölle zu verringern. Dem entspricht der Vorbehalt einer Herabsetzung des Tarifs bei Erreichung eines Gewinnes von zehn Procent. Gibt es Gesellschaften, welche sich mit einem Gewinne von weniger als zehn Procent, von acht oder sechs oder fünf Procent begnügen, so möge der Staat sich die Verminderung der Bahnzölle schon bei Ueberschreitung dieser Sätze vorbehalten.

Die Eisenbahnen sollten auch in Beziehung auf die Besteuerung den übrigen öffentlichen Straßen des Landes gleich gestellt werden; es sollte für die Eisenbahn-Gesellschaften keine andere Steuer geben, als die Erniedrigung des Bahngeldes.

Deutschland, dem Geiste der Association für große und gewagte Unternehmungen im Allgemeinen wenig zugänglich, ist vor einigen Jahren von den Erfolgen der Eisenbahnen in anderen Ländern in einem unerwarteten Grade ergriffen worden. Indem diese Erfolge in jedem Bezirke, in jeder Stadt den lebhaften Wunsch erzeugten, sich den Genuß des neuen Communications-Mittels anzueignen, fanden sich überall Köpfe und Hände, bereit, einen Plan aufzufassen und zu unterstützen; indem sie andererseits von dem durch die Erwerbung von Eisenbahn-Actien zu gewärtigenden Gewinne sehr hohe Vorstellungen erregten, fanden sich überall in der Nähe und Ferne Federn, bereit, das Capital zu unterzeichnen. Allerwärts entstanden Projecte, mitunter wunderlicher Art, exotische Pflanzen, von der Treibhauswärme überreizter Speculationslust zu schwankender Höhe empor getrieben. — Die Regierungen, früher gedrängt, mit öffentlichen Mitteln die Einführung einer Institution zu unterstützen, deren staatswirthschaftlicher Werth ihnen auf dem Wege der Prüfung noch nicht klar geworden war, dann in Folge eines plötzlichen Wechsels der allgemeinen Meinung mit Anträgen bestürmt, wonach jede Eisenbahn-Concession als die sichere Quelle eines ungemessenen Gewinnes betrachtet zu werden schien, mochten nicht immer in den unerfreulichen Formen das Wesen der Sache mit ungeschwächtem Auge erkennen. — So kam es, daß wir eine Zeit erlebten, die in verschiedenen Richtungen Erscheinungen zu Tage förderte, auf welche wir jetzt mit Ruhe zwar, aber nicht ganz ohne Befremden, selbst

nicht ohne Schmerz zurückblicken, während von anderer Seite manches Bleibende, dankbare Anerkennung fordernd, aus ihr hervorgegangen.

Der bewegte Zeitabschnitt ist so eben beendigt, und der Augenblick scheint nicht ungünstig für eine ruhige Erwägung der Verhältnisse, wozu der Verfasser, einiger Maßen vertraut mit ihnen und zur Zeit außerhalb des Kreises der Handelnden, die nöthige Unbefangenheit zu besitzen glaubte.

Das erlangte Resultat ist, daß in dem, was die Eisenbahnen als öffentliche Communications-Anstalten betrifft, für die Ausdehnung der Rechte Aller und für die Begränzung der Rechte Einzelner nicht leicht zu wenig, und daß in dem, was das Capital zu Eisenbahn-Anlagen betrifft, für die Erschwerung und Verringerung der Productivität desselben sehr leicht zu viel geschehen könne. Was in beiden Beziehungen die Staatsregierungen beschließen, ist zu erwarten, den Eisenbahn-Gesellschaften aber Vorsicht, Muth und Thatkraft zu wünschen. Niemals hat es Unternehmungen gegeben, wofür unter allen Umständen und Bedingungen der lohnende Erfolg gesichert war; unmöglich auch können alle Eisenbahnen gleich glänzende Resultate liefern. Ueber die Wahrscheinlichkeit des Erfolgs täuschende Vorstellungen zu nähren, kann die Sache dauernd nicht fördern; die richtige Erkenntniß des Wahren kann ihr nicht schaden. Sie wird bei den Eisenbahn-Gesellschaften als natürliche Folge das Streben erwecken, sich vor Mißgriffen zu hüten und nachtheilige Zustände, wovon die Quelle vor Augen liegt, zu verbessern. Daß noch unendlich Vieles für die Vervollkommnung des Eisenbahn-Betriebs geschehen könne, daß viele Unternehmungen, welche jetzt als zweifelhaft gelten müssen, durch die Berücksichtigung und Benutzung allgemeiner und örtlicher Verhältnisse, durch verständige Berichtigung der Plane, durch Sparsamkeit in der Anlage und Verwaltung, durch Fortschritte in der Mechanik zu genügendem Ertrage gebracht werden können, ist eine Annahme,

für deren Richtigkeit — der Verfasser hofft es zu Gunsten der lange mit Vorliebe betrachteten guten Sache — bald überzeugende Thatsachen reden werden.

Ohne die Erwartung, daß den dargelegten Ansichten eine größere Berücksichtigung zu Theil werde, als eben dem Urtheile eines Einzelnen, ist der Zweck schon erreicht, dadurch, daß sie dem Urtheile Aller übergeben sind. Der Fortschritt von gewöhnlichen Straßen zu Eisenbahnen ist so riesengroß, daß ein Land, welches sie besitzt, das Land, welches sie nicht besitzt, als auf einer niedrigeren Culturstufe stehend mit Recht betrachten mag. Deutschland wird seine Stellung unter den Nationen auch in dieser Beziehung erringen und behaupten. Daß es geschehen wird, ist nicht zweifelhaft; wie es geschehen soll, das war der Gegenstand einer Untersuchung, worüber die öffentlichen Acten nicht als geschlossen angesehen werden können, und deren Fortsetzung durch Fähigere dringend zu wünschen bleibt.



